ÜBER DIE BEZIEHUNGEN DER GÜTERTARIFE AUF STAATSBAHNEN IN EUROPA ZUR ZOLLPOLITIK.

INAUGURAL-DISSERTATION

VERFASST UND DER

HOHEN RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT

DER

KGL. BAYER. JULIUS-MAXIMILIANS-UNIVERSITÄT WÜRZBURG

ZUR ERLANGUNG DER
RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN DOKTORWÜRDE

VORGELEGT VON

REFERENDAR
CONRAD ROEDIGER B. LITT. OXON.

AUS

FRANKFURT a. M.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

WÜRZBURG
BUCHDRUCKEREI FRANZ STAUDENRAUS
1912.

Referent:
Reichsrat und Geh. Hofrat Prof. Dr. v. Schanz.

Meinen lieben Eltern!

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549801_0042

Inhalts-Verzeichnis.

Seite

A. Einleitung.

Kap. 1. Einleitende Bemerkungen 1

B. Die Voraussetzungen der Beziehungen der Eisenbahntarife zur Zollpolitik.

Kap 2. Die beiden Voraussetzungen 4
Kap. 3. Die Beziehungen der Eisenbahngütertarife auf Privatbahnen zur Handelspolitik 5

C. Die Beziehungen der Gütertarife auf Staatsbahnen zur Zollpolitik.

Kap. 4. Die verschiedenen Arten der Beziehungen 16

D. Die direkten Beziehungen.

I. Importtarife.

a) Heute bestehende importhindernde Tarife.

Kap. 5. Hohe Importtarife und handelsvertragliche Paritätsbestimmungen 17
Kap. 6. Importtarife in Schweden 20
Kap. 7. Die einfuhrhindernden Tarife in Deutschland (Holztarife) 22
Kap. 8. Angebliche Durchbrechungen der heutigen Paritätsbestimmungen 25
Kap. 9. Die Getreidetarife in Deutschland 28

b) Theoretischer Ausbau der Importtarife.

α) Vorschläge.

Kap. 10. Vorschläge von hochschutzzöllnerischer Seite . . . 34

β) Theoretische Bedenken dagegen.

Kap. 11. Die Natur der Eisenbahnen 37
Kap. 12. Gegensatz der Eisenbahntarife und der Zollpolitik bezüglich ihrer Wirkungen 41

Seite

Kap. 13. Lokale Unterschiede 46
Kap. 14. Komplizierte Tarifierung 49
Kap. 15. Die finanzielle Lage der Bahnen 50
Kap. 16. Die tarifarische Vertragspolitik 51
Kap. 17. Schwierigkeit der Feststellung der Provenienz fremder Ware 55

γ) Die Beziehungen der Wasserstrassen zu den Eisenbahnen in zollpolitischer Hinsicht.

Kap. 18. Wasserstrassen und Eisenbahnen als Konkurrenten 56
Kap. 19. Wasserstrassen und schutzzöllnerische Eisenbahntarife 60
Kap. 20. Möglichkeit des Ausgleichs der Verkehrspolitik der Eisenbahnen und Wasserstrassen 68

c) Sonstige Tarife auf deutschen Staatsbahnen in ihrer Beziehung zum Import.

Kap. 21. Die Verbandstarife 74
Kap. 22. Niedrige Importtarife auf solche Produkte, die nicht im Inlande erzeugt werden 77
Kap. 23. Niedrige Importtarife auf solche Produkte, die auch im Inlande erzeugt werden 84
Kap. 24. Die Kohlentarife auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen 90

II. Durchfuhrtarife.

Kap. 25. Die Durchfuhrtarife 92

III. Ausfuhrtarife.

Kap. 26. Die Natur und Konstruktion der Exporttarife . . 102

Die Wirkungen auf das exportierende Ausland.

Kap. 27. Vergleichende Kritik der Ausfuhrtarife und Ausfuhrprämien 105
Kap. 28. Die Ausfuhrtarife und internationale Konventionen 108
Kap. 29. Vorteile der Ausfuhrtarife vor den Ausfuhrprämien und Zollvergütungen 110
Kap. 30. Die Wirkungen der Ausfuhrtarife auf das importierende Ausland. 113
Kap. 31. Die Wirkungen der Ausfuhrtarife im Inland im allgemeinen 116
Kap. 32. Lokale Wirkungen der Ausfuhrtarife 131
Kap. 33. Die Levantetarife 134

Seite

E. Sonstige in Anlehnung an das Schutzzollsystem bestehende Tarife.

Kap. 34. Die Tarife nach den deutschen Seehäfen 136
Kap. 35. Tarife zur Erleichterung der Konkurrenz heimischer Waren auf dem inländischen Markte 138

F. Die indirekten Beziehungen der Eisenbahntarife zur Zollpolitik.

Kap. 36. Die indirekten Beziehungen der Eisenbahntarife zur Zollpolitik 143
Kap. 37. Deren praktische Durchführbarkeit 149

Literatur-Verzeichnis.

Agrarisches Handbuch, Berlin 1903.

Allgemeiner Deutscher Gütertarif und allgemeine Kilometertariftabelle, 1908.

Belgique La, Institutions, Industrie, Commerce. Brüssel 1905.

Bericht der Ergebnisse des Betriebs der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen, 1901.

Böhme, Dr. O., Die Tarifierung land- und forstwirtschaftlicher Produkte auf Eisenbahnen und Wasserstrassen im Deutschen Reich. Königsberg 1898.

v. d. Borght, Das Verkehrswesen, Leipzig 1894.

Colson, Transport et Tarifs, Paris 1908.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I, Abt. B. Berlin 1908.

Deutsche Industriezeitung.

Drucksachen des Abgeordnetenhauses. 14. Legislaturperiode, I. Session. 1879/80. No. 5.

Edwards, Clement, Railway nationalisation Methuen & Co. London. 2. Auflage.

Elster, Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 3. Aufl. 1909.

Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein. Die Denkschrift des Arbeitsausschusses der Rheinschiffahrtsinteressenten. Mainz 1905.

Hadley, A. T., Railroad Transportation. New York u. London 1907.

Handel und Gewerbe. Verschiedene Jahrgänge.

Heubach, Ernst, Skizzen über Verhehrsentwicklung, Frachtpreise und Verkehrspolitik am Oberrhein und in Südwestdeutschland. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Leipzig 1900.

Jahresberichte verschiedener Handelskammern.

Launhardt, Die mathematische Begründung der Volkswirtchaftslehre. Archiv für Eisenbahnwesen. 1896.

Macdonald, Ramsay, M. P., The importance of Socialism. in: The 19. Century and after. 1908.

Meyer, H. R., Government Regulation of Railway Rates. New York 1906.

Pernaczinski, Die Eisenbahntarife und Wasserfrachten für Getreide und Mehl in der Provinz Posen. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Eisenbahntarife und Wasserstrassen. Leipzig 1900.

v. Poschinger, Fürst Bismarck als Volkswirt. 1890.

Rathenau, Walter, Zur Kritik der Zeit. Berlin 1912.

Recueil officiel de 1904. Belgischer Eisenbahntarif.

Reichsaktenstück 548. Handelsverträge. 1905.

Reichsgesetzblatt.

Report of the Tariff Commission 1904, Bd. I. The iron and steel trade. London 1904.

Rhein- und Main-Eisenbahngütertarif, herausgegeben von Henkel, Frankfurt am Main 1908.

Ripley, W. J., Railway, Problems. New York.

Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. 1890—95.

Ross, Dr. Colin, Die Entstehung von Grossindustrie an der deutschen Seeküste. Berlin 1912.

Rossmann, Die Getreide- und Mehltarife der bayerischen Staatsbahnen. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Leipzig 1900.

Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, B. II: Die Eisenbahnen. Wien 1879.

Schecher, Dr. Karl Ludwig, Verkehrslehre der Binnenschiffahrt, Halle 1911.

v. Schönberg, G., Handbuch der politischen Ökonomie und Finanzwissenschaften. Tübingen 1896.

Schüller, Dr. R., Schutzzoll und Freihandel. Wien, Leipzig 1905.

Seidler und Freud, Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik. Leipzig 1904.

Stahl und Eisen.

Statistik der Güterbewegung auf deutschen Bahnen. Berlin 1897 ff.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich.

Statistik der Stadt Hamburg 1880—1905.

Suppàn, Wasserstrassen und Binnenschiffahrt. Berlin 1907.

Tabellarische Übersichten des Hamburger Handels.

Taxa for transporter å Statens järnvägar. Stockholm 1908.

Übersicht über die preussisch-hessischen Ausnahmetarife. Berlin 1908 ff.

Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen im Allgemeinen. Berlin 1886.

— Staffeltarife und Wasserstrassen. Berlin 1894.

— Staatsbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirtschaftspolitik. Leipzig 1898.

— Preussische Verkehrspolitik und Staatsfinanzen. Berlin 1909.

Verhandlungen des Landeseisenbahnrats, 1907—1909. Drucksachen Nr. 17, 28, 29.

Verzeichnis sämtlicher Tarife, an denen die deutschen Eisenbahnen mit eigenen Stationen beteiligt sind. 1900—1902.

Waghorn, Thomas, The Railways and the traders. London.

Wagner, Adolf. Lehr- und Handbuch der politischen Ökonomie IV. Hauptabteilung. Finanzwissenschaft. Leipzig 1883.

Weryho, Piotr, Die Eisenbahntarife Russlands für Getreide und Mehl im letzten Dezennium. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Leipzig 1900.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Zöpfl, Äussere Handelspolitik und innere Verkehrspolitik. Berlin 1899.

A.
Einleitung.

Kapitel 1.

Einleitende Bemerkungen.

Die Eisenbahnen sind heute das wichtigste Verkehrsmittel zu Lande. Durch ihre Tarife, d. h. die Zusammenstellung der Bedingungen und Preise für die Beförderung von Personen und Sachen[1]), üben sie einen namhaften Einfluss auf das wirtschaftliche Leben eines Staates aus. Vor allem sind die Gütertarife von grosser Bedeutung, nicht nur für die Entwicklung eines Staates im Innern, sondern auch nach Aussen für seine wirtschaftlichen Beziehungen zu anderen Staaten. Es wird nun die Aufgabe der folgenden Erörterungen sein, die Beziehungen der Eisenbahngütertarife zur Handelspolitik, speziell der Schutzzollpolitik, die den wirtschaftlichen Güteraustausch zwischen Inland und Ausland zu beeinflussen sucht, näher darzustellen.

Die Gütertransportkosten bilden einen nicht unbedeutenden Bestandteil der Gestehungskosten einer Ware.[2])[3]) Denn in der Regel wird der Rohstoff oder

[1]) Elster, Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 3. Aufl. 1909, 884.

[2]) Deutsche Industrie-Zeitung. 1906, 525.

[3]) Schönberg, Handbuch der politischen Ökonomie und Finanzwissenschaft. Abschnitt X § 3.

das Halbprodukt und die fertige Ware, um zu dem Produzenten und von dort zu dem Konsumenten zu gelangen, sich einem Transporte unterziehen müssen. So ergibt sich bei Roheisen im Durchschnitt ein Anteil von etwa 30% an den Selbstkosten für die Fracht[1]). Somit wird die Höhe der Gütertarife auf die Gestehungskosten eines Gegenstandes einen Einfluss haben. Die Herabsetzung der Tarife für eine Ware wird ein Sinken ihrer Gestehungskosten und mithin auch ein Fallen ihres Preises herbeiführen. Hierdurch wird ihr Absatzgebiet erweitert, indem der Verkehr auf der Eisenbahn erleichtert wird. Die Ware wird auch absatzfähiger, denn infolge des niedrigeren Preises wird der Konsum erleichtert und angeregt, und eine Steigerung des Verbrauchs wird ihrerseits die Produktion anregen. Andererseits wird ein niedriger Tarif infolge des grösseren Absatzes den Verkehr der Ware auf der Bahn erhöhen. In jedem Falle muss natürlich stets vorausgesetzt werden, dass im übrigen alle anderen in Frage kommenden volkswirtschaftlichen Faktoren unverändert fortbestehen. Nur unter dieser Voraussetzung kann man behaupten, dass die geschilderten Folgen in der oben dargelegten Weise eintreten werden, wenn auch im einzelnen Falle nicht mit unbedingter Notwendigkeit, weil z. B. die Gestehungskosten nicht allein den Preis einer Ware bestimmen und der Konsum sich nicht ins Ungemessene ausdehnen kann. Wenn aber die Eisenbahnen durch höhere oder niedrigere Tarife den Verkehr gewisser Waren auf bestimmten Strecken hemmen oder erleichtern und somit auch das Absatzgebiet

[1]) Dr. Colin Ross, Die Entstehung von Grossindustrie an der deutschen Seeküste Berlin 1912, S. 4. Die Zollenquete von 1878 hatte 28% ergeben.

bestimmter Erzeugnisse durch niedrige Beförderungspreise erweitern können, so folgt daraus theoretisch der Schluss, dass die Eisenbahntarife einerseits der Handels- speziell der Schutzzollpolitik eines Landes zuwiderlaufen andererseits sie auch ergänzen können, und zwar letzteres in mehrfacher Beziehung. Sie können einerseits die Einfuhrzölle ergänzen, indem vom Ausland importierte Güter höhere Frachtsätze zahlen als einheimische. Neben der Zollschranke würden dann die höheren Transportkosten den Preis fremder Produkte noch ihrerseits erhöhen und so den Absatz im Inlande erschweren. Andererseits ist es das Ziel der Schutzzollpolitik, der heimischen Ware neue Absatzgebiete im Auslande zu finden oder ihr dort den Wettbewerb mit dem Auslande zu erleichtern. Auch hierin können die Eisenbahntarife fördernd wirken, indem heimische, zum Export bestimmte Waren zu besonders niedrigen Frachtsätzen an die Grenze oder an Binnen- und Seehäfen des Inlandes befördert werden. Durch geeignete Tarife kann hinwieder der Wettbewerb einheimischer Güter mit ausländischen auf dem heimischen Markte wesentlich erleichtert, und es können ferner nationale Verkehrswege und Handelsplätze zum Nachteil der ausländischen bevorzugt werden.

B.

Die Voraussetzungen der Beziehungen der Eisenbahntarife zur Zollpolitik.

Kapitel 2.

Die beiden Voraussetzungen.

Die Beziehungen zwischen Eisenbahngütertarifen und der Handelspolitik in dem Sinne, dass die Tarife die Handelspolitik systematisch unterstützen, sind an zwei Voraussetzungen gebunden.

I.

Erstens muss es sich handeln um eine Schutzzollpolitik. Denn es liegt auf der Hand, dass es in einem Freihandelsstaat gegen die Prinzipien des Freihandels wäre, in Form von Eisenbahntarifen die Einfuhr fremder Güter zu hindern; noch auch würde im Prinzip eine künstliche Förderung der Ausfuhr einheimischer Erzeugnisse durch besonders niedrige Tarife erfolgen oder im Inlande dessen Erzeugnisse gegenüber dem Auslande begünstigt werden. Es ist deshalb kein Zufall, dass wir in England, dem freihändlerischen Staate par excellence, keinen Einfluss der Regierung finden können auf eine Gütertarifregulierung in handelspolitischem Sinne, während ein solcher Einfluss in fast allen schutzzöllnerischen Staaten zu finden ist.

II.

Die zweite Voraussetzung ist, dass in dem betreffenden Staate das Staatsbahnsystem herrsche. Denn die Interessen der Privatbahnen weichen nicht selten von denen des Staates ab. Es ist den Privatbahnen an sich nicht zu verdenken, wenn sie, obwohl sie als öffentliche Verkehrsanstalten dem Gemeinwohl zu dienen bestimmt sind, ihre eigenen Erwerbsinteressen den Interessen des Staates voransetzen; denn ihrer Natur nach sind sie in erster Linie Erwerbsgesellschaften, und aus diesem Grunde ist ja gerade dem Staatsbahnsystem der Vorzug zu geben. Mitunter werden freilich die Interessen der Privateisenbahnen mit denen des Staates in Einklang stehen, wenn z. B. ein die staatliche Handelspolitik unterstützender niedriger Ausfuhrtarif zugleich den Verkehr der begünstigten Waren auf der Bahn erleichtert, und die Gesellschaft sich aus dem möglicherweise daraus folgenden gesteigerten Verkehr nach dem Gesetz der Massennutzung[1]) einen grösseren Ertragsgewinn aus ihrem Kapital verspricht.

Kapitel 3.

Die Beziehungen der Eisenbahngütertarife auf Privatbahnen zur Handelspolitik.

In solchen Fällen kann man auch auf Privatbahnen Tarife, die die Handelspolitik unterstützen, finden, wie einige ausgewählte, typische Beispiele zeigen werden. So findet man namentlich sehr häufig sogenannte Ausfuhrtarife, d. h. besondere Tarife, auf Grund deren Güter, die zum Export bestimmt sind, zu niedrigeren

[1]) v. d. Borght: Verkehrswesen; Ulrich, Tarifwesen; Röll Enzyklopädie des Eisenbahnwesens; Leohnhardt,, Archiv für Eisenbahnwesens, 1896.

Preisen als andere gleichartige, nicht zum Export bestimmte Güter befördert werden. Die Ausfuhrtarife sind Richtungstarife, d. h. nur in einer bestimmten Richtung gültig, entweder nur von bestimmten Stationen oder von allen Stationen nach der Landesgrenze oder nach einem Seehafenplatz und Binnenumschlagsplatz. Sehr oft bilden diese Tarife einen Teil von durchgehenden Transportpreisen nach überseeischen Plätzen. So hat vor einigen Jahren die Paris-Lyon-Méditérannée-Eisenbahngesellschaft in Verbindung[1]) mit einer Schifffahrtsgesellschaft in Marseilles einen niedrigen Ausfuhrtarif für französische Waren im Gewicht von über 50 kg zum Export nach Montevideo, Buenos-Aires, Santos und Rio de Janeiro eingeführt. Auf diese Weise soll der französische Handel nach Südamerika angeregt werden. Andere besondere Ausfuhrtarife finden sich unter Nr. 30 der Spezialtarife der französischen Eisenbahnen für „Marchandises destinées à l'exportation[2])".

Auch die italienischen Eisenbahngesellschaften vor der Verstaatlichung im Jahre 1905 gewährten niedrige Ausfuhrtarife auf die hauptsächlichsten landwirtschaftlichen Erzeugnisse des Landes, wie Hanf, Wein, Olivenöl und andere Lebensmittel.

Bemerkenswert sind auch die Getreideausfuhrtarife auf den Privatbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika[3]). Dort wird z. B. Weizen, wenn er zum Verbrauche im Inland bestimmt ist, vom Mississippi nach New York zu $19\frac{1}{2}$ Cents per 100 Pfund

[1]) Ztg. des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 28. Oktober 1908.

[2]) cit. Aus Seidler und Freud, die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik, Leipzig 1904, 57.

[3]) W. J. Ripley, Railway Problems 48.

befördert, während Exportgetreide über dieselbe Strecke zu bloss $12^1/_2$ Cents per 100 Pfund befördert wird. Es ist natürlich von Vorteil für die Eisenbahngesellschaften, sich einen regelmässigen Verkehr in Exportgetreide, das in Europa immer einen Absatz finden kann, zu verschaffen. Dies können sie aber nur tun, wenn sie anderen in Frage kommenden Verkehrswegen Konkurrenz machen, indem sie ihre Transportkosten herabsetzen. Der wichtigste konkurrierende Verkehrsweg ist in diesem Falle der gewaltige Mississippi, auf dem grosse Mengen von Getreide für das Ausland zu Tal befördert werden. Überhaupt sind die billigeren Wasserstrassen, wie Flüsse und das Meer, fast immer die Ursache solcher, nebenbei zufälligerweise die Zollpolitik unterstützenden Tarife, die sich deshalb auch oft auf Privatbahnen finden. Namentlich sind lediglich hierauf die in dem freihändlerischen England geltenden Ausfuhrtarife zurückzuführen.

Aber die Förderung der Ausfuhr ist nur eine Seite der Schutzzollpolitik, und während Privatbahnen auch tatsächlich in diesem Sinne häufig fördernd wirken, so werden wir oft das Gegenteil finden, wenn es sich um die Einfuhr fremder Waren handelt. Gerade hier widerstreiten sehr häufig die Gütertarife der staatlichen Schutzzollpolitik, die die Einfuhr fremder Erzeugnisse zu erschweren bestrebt ist. Denn es wird vielfach gewinnbringender sein, durch niedrige Beförderungspreise einen starken Verkehr ausländischer Güter zu erzielen, als durch höhere Tarife im Interesse der Handelspolitik diesen Verkehr fernzuhalten. In dem ersteren Falle laufen dann diese Einfuhrtarife der Zollpolitik gerade zuwider, und sie bilden unter Umständen eine nicht unbedeutende

Einfuhrprämie für die Produkte des Auslandes. Denn der Schutzzoll wird dadurch herabgemindert und zwar um den Unterschied zwischen dem Normaltarif für die Ware des Inlandes und dem billigeren Einfuhrtarif. Dieser Widerstreit hat sich auch bei dem früheren Privatbahnsystem Deutschlands gezeigt. Die Tarifierung lag in den 70er Jahren in den Händen vieler einzelner Eisenbahngesellschaften. Infolgedessen war sie systemlos und litt an dem Fehler, der damals eingeführten Schutzzollpolitik zuwider zu laufen. Es bestanden eine ganze Reihe von Ausnahmetarifen, die z. B. ausländisches Getreide begünstigen. Auch wurden besonders die Tarife auf Holz und Teer aus Böhmen scharf angegriffen, da sie die deutsche Forstwirtschaft schädigten, die infolge relativ höherer Tarife von deutschen Produktionsgebieten aus, wie z. B. von Schlesien und dem Harz, nicht mit Erfolg auf dem deutschen Markte mit dem Auslande konkurrieren konnte. In den Jahren 1874—78 stieg der Import ausländischen Teers von 25.000 Zentner auf 124.000 Zentner. Wieviel davon auf das Konto der Privatbahntarife zu setzen ist, ist allerdings mangels anderweitiger statistischer Nachweise aus diesen Zahlen nicht zu ermitteln. Über eine Anzahl damals gültiger Getreideausnahmetarife auf Privatbahnen in Posen berichtet Stanislaus Pernaczynski in einer Schrift des Vereins für Sozialpolitik „Eisenbahntarife und Wasserfrachten[1])". Sie wurden bei der Verstaatlichung der Bahnen abgeschafft und durch die Einführung des Normalsatzes der Spezialtarife wesentlich erhöht, da sie aus dem Grunde angegriffen wurden, dass ihre niedrigen Sätze die Einfuhr russischen Getreides be-

[1]) 1900. Die Eisenbahntarife und Wasserfrachten für Getreide und Mehl in der Provinz Posen. 84 ff.

günstigten. Zahlenmässig ist dies nicht nachzuweisen. Im Gegenteil weist Pernaczynski nach, dass trotz des bestehenden Ausnahmetarifs in den Jahren 1877 - 79 der Import des russischen Getreides in Posen sank[1]); diese Zahlen beweisen aber für die Wirkung des Ausnahmetarifs, wie er andeutet, nichts, denn in jene Jahre fällt der russisch-türkische Krieg und was noch wichtiger ist, die Einführung des deutschen Getreidezolls. Doch für unsere Zwecke interessieren diese Einzelheiten hier nicht. Es steht jedenfalls fest, dass eine ganze Reihe das Ausland begünstigender Tarife damals bestanden, von denen die oben genannten nur zwei typische Beispiele bilden.

Es war Bismarck[2]), der zuerst auf den schädlichen Einfluss solcher Differentialtarife hinwies, die seiner Ansicht nach geradezu eine Prämie auf die Einfuhr fremder Waren bildeten und somit den Grundprinzipien des Schutzzollsystems zuwider liefen. Eine Heilung dieser Zustände erblickte Bismarck allein in der Verstaatlichung der Eisenbahnen. Diese Ansicht vertrat auch die Regierung in der von ihr veröffentlichten Denkschrift für Staatsbahnen[3]) vom Jahre 1879. Seit dieser Zeit hat man dem Zusammenwirken von Staatsbahnen und Schutzzollpolitik mehr und mehr Aufmerksamkeit geschenkt und bestehende Widersprüche beseitigt, sodass heute in Deutschland Tarife, die das Ausland begünstigen, bis auf wenige Ausnahmen nicht zu finden sind.

Auch auf den französischen Privatbahnen gab es

---

[1]) a. a. O., 103.

[2]) v. Poschi ger, Fürst Bismarck als Volkswirt. I, 28. 29 siehe auch Ulrich, Preussische Verkehrspolitik und Staatsfinanzen 7 ff.

[3]) Nr. 5 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses 14. Legislaturperiode I. Session, 1879/80.

bis in die 80er Jahre niedrige Einfuhrtarife, sogenannte „tarifs de pénétration“. Als dort über ihre schädigende Wirkung lebhafte Klagen laut wurden und die Sachlage untersucht worden war, gewährten die Bahnen dem Minister der öffentlichen Arbeiten das Recht, solche Tarife zu verbieten[1]). Dies geschah in einer Reihe von Fällen, soweit die Tarife für schädlich befunden wurde. Im Jahre 1890 erfolgte nach einer neuen Enquete wieder ein Verbot gewisser Einfuhrtarife, sodass jetzt die Klagen im wesentlichen verstummt sind, was Colson[2]) jedoch hauptsächlich auf den günstigen Erfolg der Zolltarife zurückführt.

Ähnlich liegen jetzt die Verhältnisse in England, wenn man auch von einem Widerspruch zwischen Eisenbahntarifen und der augenblicklichen Handelspolitik des Staates nicht sprechen kann. Denn England verfolgt im Augenblick keine Schutzzollpolitik, aber es macht sich doch in breiten Schichten des Volkes der Wunsch bemerkbar, die heimische Produktion gegen den ausländischen Wettbewerb zu schützen. Unter solchen Umständen werden seit längerer Zeit vielfach Klagen laut über die englischen Privatbahnen, die angeblich den wirklichen Interessen des Landes zuwider handeln. Die Eisenbahnen befördern natürlich, meist unter dem Einfluss konkurrierender Verkehrswege, wie z. B. des Meeres, Güter zu den ihnen vorteilhaftesten Preisen, darunter auch namentlich ausländische, oft wohl auch, um lediglich den Verkehr dieser Waren an sich zu ziehen. Gegen diese Politik macht man nun geltend, dass unter den gegenwärtigen Verhältnissen, wo England seine Monopolstellung auf dem Weltmarkt nicht mehr inne hat,

[1]) Colson, Transport et Tarifs. Paris 1908 S. 474 ff, 688 ff.
[2]) a. a. O., 690, 691.

die Einfuhr fremder Erzeugnisse im Interesse der schutzbedürftigen heimischen Industrie nicht noch besonders durch niedrige Importtarife erleichtert werden dürfe[1]). So zahlt z. B. englisches Fleisch von Liverpool aus höhere Tarife als ausländisches für dieselben Tarifstrecken. Auch auf anderen Bahnen wird ausländisches Fleisch, Vieh und Hopfen durch Differenzialtarife den einheimischen Produkten vorgezogen. Es sind z. B. die Tarife von Southampton Hafen nach London für ausländische Produkte relativ oder auch bisweilen absolut niedriger als von einer Station im Lande, also näher bei London. Demnach zahlt fremde Ware über längere Strecken weniger als englische über kürzere. So verhält es sich auch mit den Hafentarifen von dem Seehafen Dover nach London, bezw. von der im Lande gelegenen Stadt Ashford nach London. Auf diese Weise gelangt ausländischer Hopfen billig auf den englischen Markt, wodurch die Hopfenindustrie der englischen Grafschaft Kent sehr geschädigt wird.

Man mag bei der Erörterung dieser Tariffrage geltend machen, dass die Eisenbahnen mit ausländischen Waren bessere Wagenladungen erzielen und dass die Beförderungskosten über längere Strecken relativ geringer sind als über kurze, und dass daher auch die Preise geringer zu bemessen seien; aber dabei darf nicht verkannt werden, dass zum mindesten vom Standpunkt der schutzbedürftigen englischen Produktion — ob auch vom Standpunkt der ganzen Nation, muss dahin gestellt bleiben — diese Tarife

---

[1]) Vgl. hierzu Waghorn, The Railways and the traders, Kap. VIII und IX; Clement Edwards „Railway nationalisation" Kap. VI und VII; Ramsay Macdonald M. P. The importance of Socialism, The 19th Century and after, März 1908.

als schädlich anzusehen sind. Sie sind auch deshalb besonders gefährlich, weil angeblich [1]) diese niedrigen Differentialtarife den Gesellschaften nicht einmal einen Nutzen abwerfen, da sie nur um der Konkurrenz anderer, billigerer Transportwege willen gemacht sind. Sie bilden oft einen Teil von Durchgangsdifferentialtarifen vom Auslande nach England, von deren Ertrag im Falle von Importtarifen die englischen Eisenbahnen in der Regel den geringsten Vorteil haben. Denn bei derartigen Tarifen ist die Ermässigung des Einheitssatzes für lange Strecken, namentlich auf der letzten Strecke, also in England, am grössten, mithin der Ertrag am geringsten. Die Bahnen bestreiten die Nichtrentabilität dieser Tarife. Zahlenmässig lässt sich hier mangels ausreichender Statistik nichts feststellen. Jedenfalls aber steht fest, dass die Bahnen unter Umständen für die Produkte des Inlandes im lokalen Verkehr entsprechend höhere Tarife als notwendig berechnen, um sich für die niedrigen Auslandtarife zu entschädigen, die jedenfalls wegen der harten Konkurrenz nur ganz geringen Gewinn abwerfen. Gerade dieses Moment erhöht noch die volkswirtschaftliche Gefahr der genannten Tarife.[2])

Aber bei der Erörterung darf eines nicht übersehen werden, nämlich der Umstand, dass durch derartige Tarife an sich nicht immer die Einfuhr fremder Waren erleichtert wird; nämlich dann nicht, wenn durch die Tarife lediglich bewirkt wird, dass ein Teil des Verkehrs der sonst zu Wasser, z. B. nach London, gegangen wäre, nunmehr infolge der Tarife per Bahn transportiert wird. Schaden würde der Tarif vom schutzzöllnerischen Standpunkt aus nur, wenn die Ein-

[1]) Waghorn, a. a. O., Kap. VIII und IX.
[2]) Ulrich, Eisenbahntarifwesen, 108.

fuhrtarife so niedrig bemessen wären, dass durch sie die Einfuhr in das Land billiger würde und infolge einer eventuell günstigeren Verfrachtungsmöglichkeit per Eisenbahn eine Steigerung erführe.[1]) Inwiefern dies in England zutrifft, kann hier nicht näher untersucht werden.

Der Staat kann gegen die dem angeblichen Bedürfnis zuwiderlaufenden Tarife nicht wirkungsvoll vorzugehen, trotzdem es verschiedentlich versucht worden ist, dagegen mit gesetzgeberischen Massnahmen vorzugehen. Diese beruhten allerdings meist nicht oder nur nebenbei — freilich nicht prinzipiell, sondern dem Drange der Verhältnisse folgend — auf handelspolitischen Erwägungen.

Je grösser jedoch der Einfluss des Staates auf seine Bahnen ist, desto mehr wird er auch die Tarifierung im Sinne seiner Wirtschaftspolitik, speziell der Handelspolitik, lenken können. In Frankreich, wo die Regierung zwar im allgemeinen keine Initiative in Tarifragen, sondern lediglich ein Recht hat, neue Tarife oder Tarifänderungen zu billigen oder zu verbieten, haben wir gesehen, dass seit den 80 er Jahren die Tarifs de pénétration verboten sind. Man findet dort sogar Tarife, die die heimische Produktion geradezu unterstützen, z. B. ein Tarif für rohen französischen Rübenzucker für französische Raffinerien.

In Italien, wo — vor der Verstaatlichung der Bahnen im Jahre 1905 — der Einfluss des Staates noch grösser war als in Frankreich, insofern als die Regierung durch Gesetze die Tarife ermässigen konnte, bestanden eine ganze Reihe das Ausland benachteiligender Tarife. Sie galten nur für italienische Waren

[1]) Vergl. hierzu Colson, Transport et Tarifs, 688 ff.

zwischen bestimmten Stationen, z. B. Lokaltarif 223 für italienische Baumwolle[1]) oder Lokaltarif 224 für Erze und rohe Metalle. Die Tarife waren nur gültig von bestimmten Stationen, wobei sich die Bahnen die Herkunft der Ware nachweisen lassen mussten. Ausländische Güter durften auch durch Umladen auf diesen Stationen nicht zu dem niedrigen Tarif befördert werden.

Diese wenigen Beispiele mögen genügen, um darzutun, dass es auf Privatbahnen auch Tarife mit handelspolitischem Zwecke gibt, die nicht Ausfuhrtarife sind. Dies ist in umso grösserem Umfange festzustellen, je mehr Gewalt der Staat über seine Bahnen hat.

Aber bei einem Privatbahnsystem wickelt sich dies Zusammenwirken von Staat und Privatbahn bei der Tarifierung nicht immer ohne Reibung ab, und es hat oft volkswirtschaftliche Nachteile im Gefolge, wie die in Frankreich lautgewordenen Klagen erkennen lassen.[2]) Schon aus diesem Grunde ist eine Tarifestsetzung durch den Staat allein weit vorteilhafter. Da ferner bei den Privatbahnen das finanzielle Interesse stets im Vordergrund steht, so wird der Staat dies in allen Tariffragen im Auge behalten müssen. Er wird also Tarife handelspolitischer Natur nur durchsetzen können, wenn sich die Privatbahnen einen Nutzen hiervon versprechen. Andernfalls müsste der Staat eine Entschädigung gewähren, wozu er jedoch meist kaum geneigt sein wird. Es ist auch zum mindesten sehr zweifelhaft, ob der Wert solcher handelspolitischer Tarife wirklich ein solcher ist, dass

[1]) Seidler und Freud a. a. O., 47.

[2]) Hadley, Railroad Transportation, Kap. X, 187—202.

er eventuelle finanzielle Verluste der Staatskasse um ihrer Einführung willen rechtfertigt.

Am vollkommensten wird daher, wie auch weiterhin noch erhellen wird, das Zusammenwirken der Tarife und der Zollpolitik im reinen Staatsbahnsystem sein, obwohl auch hier mancherlei Gründe entgegenstehen, wie noch unten näher gezeigt werden soll.

C.

Die Beziehungen der Gütertarife auf Staatsbahnen zur Zollpolitik.

Kapitel 4.

Die verschiedenen Arten der Beziehungen.

Es ist nun die Aufgabe des Folgenden, im einzelnen darzulegen, in welcher Weise die Gütertarife auf Staatsbahnen die Schutzzollpolitik unterstützen können.

1. Zunächst insofern, als sie der Zollpolitik nicht zuwiderlaufen. Diese rein negativen Beziehungen, die auch auf Privatbahnen bei hinreichender staatlicher Kontrolle zu finden sind, bieten hier weiter keine wirtschaftlichen Probleme und scheiden deshalb von der weiteren Betrachtung aus[1]).

2. Die zweite Art der Beziehungen, eine positive und direkte, ist die bereits eingangs erwähnte, nämlich die Ergänzung der Zollpolitik durch die Gütertarife. Von ihr wird im folgenden zu sprechen sein.

3. Die dritte Art, die erst zum Schluss einer Erörterung unterzogen werden soll, ist die indirekte, insofern nämlich die Eisenbahntarife gleichmässig und systematisch erniedrigt werden, sodass innerhalb der Zollgrenzen sich ein möglichst freier Verkehr entwickeln kann, der allen Produktionszweigen zugute kommt.

[1]) Über die geschichtliche Entwicklung dieses Gedankens siehe die ausführliche Darstellung bei Seidler und Freud: Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik 1904, 100 ff.

D.

Die direkten Beziehungen.

I. Importtarife.

a) Heute bestehende importhindernde Tarife.

Kapitel 5.

Hohe Importtarife und handelsvertragliche Paritätsbestimmungen.

Wir beginnen mit der zweiten Art der Beziehungen. Betrachtet man hierbei zunächst die Seite der Zollpolitik, die die Einfuhr gewisser ausländischer Waren im Interesse der heimischen Produktion zu erschweren bestrebt ist, und vergleicht damit die Eisenbahntarife, so bietet sich für die Wechselbeziehungen beider zunächst die bereits oben angedeutete theoretische Möglichkeit, dass ausländische Waren, deren Einfuhr erschwert werden soll, zu höheren Tarifen befördert werden als gleichartige einheimische in gleicher Menge über die gleiche Strecke.

Solche auf handelspolitischen Erwägungen beruhenden Tarife finden sich in der Tat auf Staatsbahnen. Aber sie treten nur vereinzelt und als Ausnahmen auf.

Wie bekannt, beruht die Tarifierung bei den Eisenbahnen heutzutage allgemein auf zwei Prinzipien, die im sogenannten gemischten System gemeinsam Anwendung finden, das Wagenraumsystem und das Wertsystem. Das erstere[1]) bemisst die Beförderungs-

[1]) Elster, Handw. der St. III, 886.

preise wesentlich nach der Ausnutzung des Laderaumes und der Tragfähigkeit des Güterwagens. Es wird hierbei der Wert der Güter ausser Acht gelassen und die grössere und günstigere Ladung, die einen Wagen ausfüllt, niedriger berechnet als eine geringere Ladung. Bei dem Wertsystem werden die zu transportierenden Güter nach ihrem Werte bemessen. Danach werden höherwertige Güter zu höheren Preisen befördert als solche von geringerem Wert, die hohe Transportkosten nicht ertragen. Um nun die nachteiligen Wirkungen eines jeden einzelnen dieser Systeme auszuschalten, hat man das gemischte System eingeführt, wonach prinzipiell die Güter nach ihrem Wert bemessen werden, und wobei auf den verschiedenen Bahnen das Wagenraumsystem verschieden stark zum Ausdruck kommt. Auf diesem gemischten System beruhen unsere Gütertarife in Deutschland. Nähere Einzelheiten darüber sind aus der Anlage zu ersehen.

Tarife mit handelspolitischer Grundlage sind solche, deren Höhe weniger auf dem Wert der Güter oder auf deren Ladefähigkeit beruht als auf dem Unterschied zwischen ausländischen und inländischen Waren. Diese Tarife kommen auf Staatsbahnen vor; sie gehören aber, wie erwähnt, zu den Ausnahmen. Sie sind auch nur dann möglich, wenn etwaige entgegenstehende, handelspolitische Abmachungen eines Staates mit einem ausländischen Staate, wonach auf Eisenbahnen die gleiche Behandlung einheimischer und fremder Ware zugesichert wird, fehlen.

Die meisten europäischen Staaten haben sich durch besondere Bestimmungen in Handelsverträgen gegen eine benachteiligende Tarifierung durch andere Staaten gesichert.

Während in den früheren Zollverträgen z. B. des Deutschen Reiches mit Belgien oder Italien derartige Bestimmungen nur ganz allgemein gehalten waren, hat man sie in späteren Verträgen oder in Zusatzverträgen zu den alten ausdrücklich in besonderen Artikeln auf die Eisenbahntarife bezogen, weil man verhindern wollte, dass die Bahnen durch ihre Frachtsätze gegebenenfalls die einheimische Zollpolitik zum Nachteil des ausländischen Vertragsgegners ergänzten und den auf Grund der Handelsverträge erzielten wirtschaftlichen modus vivendi störten. In den verschiedenen Verträgen des Reichs mit dem Ausland finden sich die gleichen Abmachungen. So in Art. 10 des Zusatzvertrages vom 3. Dezember 1904 zum deutsch-italienischen Handelsvertrag vom 6. Dezember 1891[1]); in Artikel 10 des deutsch-belgischen Zusatzvertrages vom 23. Januar 1904[2]); im deutsch-serbischen Zusatzvertrag vom 16/29. November 1904; in Artikel 9a im deutsch-österreichischen Handelsvertrag vom 25. Januar 1905; im deutsch-russischen Handelsvertrag vom 28. Januar bzw. 10. Februar 1894, revidiert vom 15. bzw. 30. Juli 1904 und im deutsch-schwedischen Handelsvertrag vom 6. Mai 1906. Es möge als Beispiel Artikel 12[3])[4]) dieses Vertrages zitiert werden: „Auf Eisenbahnen soll weder hinsichtlich der Beförderungspreise noch der Zeit und Art der Abfertigung ein Unterschied zwischen den Bewohnern des Gebietes der vertragsschliessenden Teile

[1]) Reichsaktenstück 543. Handelsverträge 1905.

[2]) a. a. O.

[3]) Reichsgesetzblatt 1906, 748.

[4]) Der neue Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen dem deutschen Reiche und Schweden vom 2. Mai 1911 (Reichsgesetzblatt 1911 S. 275) enthält in Artikel 12 dieselbe Bestimmung in etwas veränderter Form. Der materielle Inhalt ist aber derselbe.

gemacht werden. Insbesondere sollen für die aus Schweden nach einer deutschen Station oder durch Deutschland beförderten Gütersendungen auf den deutschen Bahnen keine höheren Tarife angewendet werden als für gleichartige deutsche oder ausländische Erzeugnisse in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrecke. Das gleiche soll auf den schwedischen Bahnen für Gütersendungen aus Deutschland gelten, die nach einer schwedischen Station oder durch Schweden befördert werden. Ausnahmen sollen nur zulässig sein, soweit es sich um Transporte zu ermässigten Preisen für öffentliche oder milde Zwecke handelt.“ Derartige Abmachungen machen also unterschiedliche Tarife für in- und ausländische Waren zwischen den Vertragsstaaten unmöglich. Anderen Staaten gegenüber sind sie jedoch hierdurch nicht gebunden, falls nicht wieder besondere Verträge in Betracht kommen.

Kapitel 6.
Importtarife in Schweden.

Gerade in Schweden finden sich eine Anzahl Tarife mit zollpolitischem Einschlag, die allerdings Deutschland nicht treffen können. Einige Beispiele, die der schwedischen Taxa for transporter å Statens järnvägar [1]) entnommen sind, mögen hier aufgeführt werden.

Die Tarifierung der Güter beruht in Schweden wie bei uns auf dem sogenannten gemischten System, doch werden erhebliche Ermässigungen auf grosse Wagenladungen gewährt, worin das Wagenraumsystem besonders stark zum Ausdruck gelangt.

Der Tarif V enthält den Stückgütertarif, Tarif VI den Eilguttarif und Tarif VII den gewöhnlichen Güter-

[1]) Stockholm 1908.

tarif. Letzterer Tarif VII ist in 12 Tarifklassen eingeteilt, deren Frachtsätze aus folgender Tabelle zu ersehen sind.[1])

Frachtsätze für 100 kg in „öre".

Entfernung im km	Tarifklasse											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1—6	15	12	11	10	9	9	8	8	7	7	6	6
10	21	17	14	13	12	11	11	10	9	9	8	8
50	87	67	53	48	41	36	33	30	27	25	20	18
100	155	119	93	83	72	62	53	47	43	37	33	28
200	262	201	155	139	119	103	87	78	70	60	52	44
250	306	235	181	162	139	120	101	90	82	69	60	51
500	448	343	264	236	202	174	147	130	119	104	93	83
1000	656	504	387	344	294	253	218	195	184	169	158	148
2000	1006	774	597	524	454	393	348	325	314	299	288	278

Die schutzzöllnerische Natur einiger Staatsbahntarife in Schweden zeigt sich im Falle der Tarifierung des Holzes zum Schutze der schwedischen Forstwirtschaft. Schwedisches Holz, vornehmlich in Brettern und Balken, wird je nach der verfrachteten Menge nach den Tarifklassen 3, 5, 9 berechnet. D. h., Mengen bis zu 2500 kg werden nach dem Einheitssatze der Tarifklasse 3 berechnet, Mengen zwischen 2500 und 5000 kg nach Klasse 5 und Mengen über 5000 kg nach Klasse 9. Für die gleiche Menge ausländischen Holzes finden die höheren Tarifklassen 2, 3 und 6 anstatt 3, 5, 9 Anwendung. Die Sätze für je 100 kg sind ohne weiteres aus der obigen Tabelle zu ersehen.

Firnis wird berechnet nach folgenden Sätzen:

	a) ausländischer Firnis	b) schwedischer Firnis
bis 2500 kg	Tarifklasse 1	Tarifklasse 3
von 2500—5000 kg	Tarifklasse 2	Tarifklasse 4
über 5000 kg	Tarifklasse 4	Tarifklasse 6

[1]) Zusammengestellt aus Taxa 1908.

Unbearbeitete Steine ausländischer Herkunft zahlen die Sätze der Tarifklassen 3, 4, 8, 10 je nach der verfrachteten Menge; Steine schwedischen Ursprungs dagegen zahlen die niedrigeren Sätze der Tarife 4, 6, 10, 12 und in Mengen über 10000 kg sogar einen noch niedrigeren Ausnahmetarif.

Ein ähnlicher Unterschied wird zwischen ausländischem und schwedischem Marmor gemacht; hier handelt es sich um die Tarifklassen 3, 4, 8, 10, bezw. 3, 5, 9, 11. Schwedischer Lehm wird berechnet nach den Klassen 3, 6, 10, 12 und ausserdem nach einem besonders niedrigen Ausnahmetarif für Mengen über 10000 kg, ausländischer Lehm nach den Klassen 3, 5, 8, 12.

Endlich mögen noch die Tarife für Materialien für Gewehrkolben erwähnt werden. Sind sie schwedischen (inhemsk) Ursprungs, so finden die Tarifklassen 3, 4, 6 je nach der zu befördernden Menge Anwendung; stammen sie dagegen aus dem Auslande, so werden die Sätze der Tarifklassen 2, 3 und 4 berechnet.

Kapitel 7.

Die einfuhrhindernden Tarife in Deutschland.

(Holztarife).

Tarife mit handelspolitischer Grundlage finden sich auf den Staatsbahnen in Deutschland prinzipiell nicht. Nur eine Ausnahme gibt es, die Holztarife. Hierbei wird ein Unterschied gemacht zwischen Holzarten, die Gegenstand des betriebsmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirtschaft sind und solchen, die es nicht sind.[1]) Hiermit ist ein gewisser Schutz für die deutsche Forstwirtschaft bezweckt,

[1]) Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I, Abt. B. 1908 S. 42 ff.

namentlich gegen Einfuhr australischer und amerikanischer Hölzer wie z. B. der Harthölzer. Es werden nämlich Holzarten, die nicht betriebsmässig in Mitteleuropa angebaut werden, wie z. B. die im Gütertarif namentlich aufgeführten botanischen Arten: Bruyère-, Buchsbaum-, Cedern-, Cypressen- und Ebenholz, Hickory-, Lorbeer-, Mahagoni-, Partridge- und Pockholz (Gujak) Pitch Pine (Pechkiefer), Yellow Pine (gelbe Kiefer), Peak- und amerikanisches (sogen. schwarzes) Wallnussholz, nach dem Spezialtarif I befördert, dessen Einheitssatz 4,5 Pf. pro Tonnenkilometer ist. Alle anderen Holzarten, also namentlich solche, die Gegenstand der einheimischen Forstwirtschaft sind, werden nach den niedrigeren Spezialtarifen II und III befördert mit den Einheitssätzen von 3,5 Pf. bezw. 2,6 —2,2 Pf. pro Tonnenkilometer.

Die Holztarife werden noch heute als schutzzöllnerische Massnahme von Seiten der Staatsbahnen prinzipiell aufrecht erhalten, obwohl für die Abschaffung dieser Tarife vielfach Stimmen laut geworden sind. Auch kleine Abweichungen von der handelspolitischen Grundlage der Holztarife hält man für unzulässig, wie eine Entscheidung der ständigen Tarifkommission deutscher Eisenbahnen beweist.[1]) Man hatte beantragt, australisches Hartholz, das zur Bepflasterung von Strassen verwendet wird, aus Spezialtarif I in den niedrigeren Spezialtarif II zu übernehmen, um auf diese Weise die Beschaffung dieses Holzes zu verbilligen. Der Antrag wurde jedoch zurückgewiesen mit der Begründung, dass die Erleichterung der Einfuhr australischen Holzes der deutschen Forst-

[1]) Entscheidung der ständigen Tarifkommission zu Lugano 12.—15. September 1906. Ztg. des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

wirtschaft schaden würde, und dass das (angeblich) so erfolgreiche schutzzöllnerische Prinzip der Holztarife nicht durchbrochen werden solle. Es wurde dabei darauf hingewiesen, dass deutsches Rotbuchenholz, wenn richtig imprägniert, ebensogute Dienste leisten könne als australisches. Von sachverständiger Seite wird jedoch australisches Holz wegen seiner stärkeren Struktur für diese Zwecke vielfach vorgezogen. In allerjüngster Zeit ist die Abänderung der gesamten Holztarife Gegenstand der Beschlussfassung der ständigen Tarifkommission auf deutschen Eisenbahnen und der Beratung des preussischen Landeseisenbahnrats gewesen.[1]) Es wird auf Grund hiervon nunmehr alles Holz, gleichviel, ob es europäischen oder nichteuropäischen Ursprungs ist, in Spezialtarif II eingereiht. Die auf einer allerdings sehr unvollkommenen schutzzöllnerischen Grundlage beruhende Differenzierung wird also aufgegeben. Dies ist die wichtigste Aenderung [2]) im Holztarif.

Dass die alten Holztarife hauptsächlich auf handelspolitischer Grundlage beruhten, beweist ihre bedeutende Abweichung von dem Wertsystem. Es wird nämlich hiernach unverarbeitetes Holz oder Holz in Balken, Brettern etc. zu denselben Preisen befördert als die daraus hergestellten Waren. So wird Mahagoniholz in Blöcken zu demselben Spezialtarif I befördert wie die daraus hergestellten Möbel. Dasselbe gilt für deutsches Holz, resp. Holzwaren, obwohl hier das Wertsystem bei Holzwaren durch die Anwendung des Spezialtarifs III für Kisten, Schachteln etc. doch mehr

[1]) Sitzungen vom 6. XII. 1911 vgl. Frankfurter Ztg. vom 28. XI. 1911.

[2]) Für Einzelheiten s. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 9. Dezember 1911, 1519 ff.

zum Ausdruck kommt. Im allgemeinen aber fällt auf, dass auf Grund der Holztarife das Rohprodukt und das Halbprodukt, die weniger wertvoll sind als die fertige Ware, und die deshalb auch nur geringere Transportpreise vertragen, ebenso teuer befördert werden wie die letztere. Dabei haben diese Tarife bei ausländischem Holz sogar noch einen Nachteil für die deutsche Holzindustrie insofern, als es, soweit es den Transport anbelangt, ebenso vorteilhaft sein wird, die im Ausland angefertigte Ware zu beziehen als das Holz in unverarbeitetem Zustande. Infolgedessen entgeht der heimischen Holzindustrie in manchen Fällen die Möglichkeit, ausländisches Holz zu verarbeiten.

Ob tatsächlich die Eisenbahnen durch die Holztarife die heimische Forstwirtschaft wirksam schützen, muss vorläufig dahingestellt bleiben. Hier ist nur zu erwähnen, dass der Schutz, was die Eisenbahnen als Verkehrsmittel anbelangt, schon infolge der Formulierung „Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirtschaft“ nur ein teilweiser ist, denn nach dem Wortlaut des Tarifs steht der Anwendung des Spezialtarifs II, z. B. bei Fichtenholz aus Schweden oder Buchen aus Oesterreich nichts entgegen.

Kapitel 8.

Angebliche Durchbrechungen der heutigen Paritätsbestimmungen.

Die deutschen Holztarife enthalten trotz ihrer Formulierung eine Durchbrechung der in etwaigen Handelsverträgen zugesicherten Gleichberechtigung in- und ausländischer Waren nicht. Denn aus dem Wort „gleichartig“ in den verschiedenen Handels-

verträgen ist zu entnehmen, dass, wenn es sich um Hölzer anderer botanischer Art handelt, der Anwendung verschiedener Tarife nichts im Wege steht. Zwar ist eine botanische Art Holzes ebensogut Holz wie eine andere; jedoch kann eine strenge Vertragsinterpretation nicht als vertragswidrig angesehen werden.

Es ist behauptet worden, dass überhaupt die Paritätsvereinbarungen in Bezug auf Eisenbahntarife in Handelsverträgen mehr eine theoretische Dekoration moderner Handelsverträge seien als ein ernstes Mittel der Wirtschaftspolitik[1]). Es wird dies gefolgert einerseits aus dem Umstand, dass z. B. zwischen Deutschland und Frankreich ohne vertragsmässigen Zwang eine Parität auf Eisenbahntarifen nahezu ausnahmslos bestehe[2]), andererseits daraus, dass z. B. zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn im Eisenbahnverkehr eine Kumulativklassifikation vertragsmässig gilt, die trotz des Handelsvertrages der Parität manchmal zuwiderlaufe.

Auf Grund der Abmachung decken sich folgende Klassen:

	5000 kg	10000 kg	10000 kg	5000 kg	5000 kg	10000 kg
In Deutschl.	A 2	Sp. I	Sp. II	Sp. III	A 1	B.
In Österreich	A	A	B	C	A	A.
Kumulativ	A 2	Sp. I	Sp. II	Sp. III	A 1	B.

Ist nun eine Ware in Deutschland und Oesterreich so klassifiziert, dass eine Kumulation nach obigem Schema nicht erfolgen kann, so wird im Tarif eine Kumulation vorgeschrieben, die, wie Seidler und Freud an einigen Beispielen zeigen, den einen oder den

[1]) Seidler und Freud, die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik. Leipzig 1904, 90 ff. 93.

[2]) a. a. O., 90, 93.

andern Staat faktisch benachteiligt. So wird z. B. infolge der im Tarif vorgeschriebenen Kumulation Glaubersalz, wenn es von Oesterreich kommt, nach Spezialtarif II als Kumulationsklasse befördert, während es eigentlich in Deutschland von der Grenze an bloss nach Spezialtarif III befördert werden müsste. Andererseits wird z. B. Deutschland benachteiligt bei dem Export von Dungsalzen nach Oesterreich[1]). Diese Abmachungen laufen allerdings den Paritätsbestimmungen zuwider. Aber man kann aus dieser allein zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn bestehenden Kumulativklassifikation nicht unbedingt die oben erwähnten Schlüsse ziehen, wie Seidler und Freud es tun. Einerseits ist zu beachten, dass es sich um vertragliche Ausnahmen vom Paritätsprinzip handelt, wobei jeder Staat seine handelspolitischen Interessen in erster Linie wahrt und wobei jeder der beiden Staaten im Endeffekt nahezu in gleicher Weise benachteiligt wird[2]).

Andererseits zeigt doch die Entwicklung der Paritätsbestimmungen bezüglich der Eisenbahntarife, dass den Eisenbahntarifen eine immer grössere Bedeutung beigemessen wird, und dass man deshalb wirksame Riegel dagegen vorschieben wollte, dass andere Staaten einseitig eine ungleiche Tarifierung einführten. Wie bereits oben angedeutet, waren die betreffenden Abmachungen zunächst nur allgemeiner Art, sie wurden aber mit der Zeit immer bestimmter. Gleichzeitig fand ihre Anwendung immer grössere Ausdehnung. In allen Staatsverträgen wirtschaftlicher

[1]) Seidler und Freud, a. a. O., 92, 93.

[2]) Neuerdings ist in den deutsch-österreichischen Tarifen eine Änderung eingetreten, ohne dass jedoch die Folgen der Kumulation in einzelnen Fällen beseitigt worden sind. Siehe Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 31. Januar 1912, 131 f.

Art finden sie sich, z. B. in neuester Zeit im deutsch-russischen Abkommen über die Bagdadbahn und in dem deutsch-französischen Marokkoabkommen. Dies spricht für die stetig zunehmende Bedeutung des Paritätsprinzips im internationalen Wirtschaftsleben.

Kapitel 9.

Die Getreidetarife in Deutschland.

Da auf Grund der Handelsverträge eine unterschiedliche Tarifierung in- und ausländischer Waren nicht gestattet ist, müssen die Tarife für beide gleich sein. Es kann aber trotzdem die einheimische Produktion durch die Tarife einen gewissen Schutz erfahren, indem das Tarifniveau sehr hoch angesetzt wird und zwar so, dass der Tarif für die betreffende Ware als übermässig hoch gelten muss. Auf diese Weise kann dann für ausländische Waren die Transportmöglichkeit auf der Eisenbahn erschwert werden. Ein Beispiel hierfür bieten die deutschen Getreidetarife. Nachdem im Jahre 1882 die Getreideimporttarife abgeschafft waren, wurde, um das ausländische Getreide fernzuhalten, ein hoher Normaltarif gewählt. In Anbetracht der grossen wirtschaftlichen Bedeutung des Getreides als überaus wichtiges und unentbehrliches Lebensmittel gesamten Volkes ist der Spezialtarif I mit dem Einheitssatz von 4,5 Pf.[1]) pro km als sehr hoch anzusehen. Die Tarife sind derart, dass das Getreide einen Transport über grössere Strecken nicht zu ertragen vermag, da die hohen Tarife den wirtschaftlichen Nutzen des Versandes wett machen[2]).

[1]) Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I, Abt. B. 41.

[2]) Vgl. Elster, Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. III, 889. Siehe auch: Beförderungsgrenzen im Güterverkehr, Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 8. Oktober 1910. 1246 f.

Infolgedessen wird das Getreide gezwungen, andere Verkehrswege, die Wasserstrassen, zu suchen, wie später darzutun sein wird.

Die Höhe der augenblicklichen Getreidetransportpreise veranschaulicht folgende Tabelle:

Der Preis für 10 Tonnen Getreide (Weizen, Roggen usw.) gleich einer Wagenladung beträgt nach Spezialtarif I[1])

für	100	Kilometer	54 Mk.
„	500	„	237 „
„	700	„	327 „
„	1000	„	462 „

Neben dem hohen Normaltarif gibt es auch, abgesehen von den Ausnahmetarifen für die Ausfuhr von Getreide, einige besondere Ausnahmetarife, wie zum Beispiel Ausnahmetarif 15 für Wein, Getreide, Mehl etc., die nur zwischen bestimmten Stationen gültig sind[2]). Diese Tarife sind aber nur von untergeordneter Bedeutung, da sie vornehmlich den Charakter von Lokaltarifen haben.

Die Höhe der deutschen Getreidenormaltarife wird durch den Vergleich mit den entsprechenden Tarifen der belgischen Staatsbahnen veranschaulicht. Die Vergleichstabelle enthält die Beförderungspreise für 1000 kg in Pfennigen; die Werte für den belgischen Tarif sind durch Umrechnung gewonnen.

Deutscher Tarif	Belgischer Normaltarif[3])
Spezialtarif I	Tarif 3. Klasse 3.
1 Kilometer 60	104

[1]) Allgemeiner deutscher Gütertarif und allgemeine Kilometertariftabelle 1908.

[2]) Rhein- und Main-Eisenbahngütertarif 1908. Henkel, 213.

[3]) Belgischer Tarif, Recueil officiel 1904.

	Deutscher Tarif Spezialtarif I	Belgischer Normaltarif Tarif 3. Klasse 3.
50	Kilometer 290	320
100	„ 540	500
200	„ 1020	600
350	„ 1700	720
400	„ 1920	760

Der Unterschied für Strecken über 200 km ist auffallend. Bei dem Vergleiche der beiden Tabellen ist davon auszugehen, dass auf beiden Bahnen finanziell das privatwirtschaftliche System, d. h. der Hinblick auf einen zu erzielenden Geschäftsgewinn, bei der Tariffestsetzung eine wesentliche Rolle spielt. Die übrigen in Frage kommenden wirtschaftlichen Faktoren sind auf beiden Staatsbahnen kaum so unterschiedlich, als dass sie eine solche Differenz der Frachtpreise bedingen könnten. Der Hauptunterschied ist daher zweifellos auf das Konto des in Deutschland herrschenden hohen Schutzzolls auf Getreide zu setzen. Denn in Belgien sind die Zölle hauptsächlich fiskalisch, landwirtschaftliche Produkte sind grösstenteils zollfrei[1]) und ihre Einfuhr wird in Belgien sogar durch die vielen Ausnahmetarife auf Getreide erleichtert. Selbst kleine Mengen von 200 kg und darüber geniessen die Ausnahmefrachtsätze nach dem Ausnahmetarif 30.

Durch das hohe Tarifniveau wird in Deutschland der Bahntransport für ausländisches Getreide allerdings erschwert und dadurch der Landwirtschaft ein gewisser Schutz gewährt. Aber andererseits wird dieser Vorteil dadurch ausgeglichen, dass auch das heimische Getreide die hohen Tarife erleidet. Dadurch

[1]) La Belgique, 706 ff.

wird aber der heimische Produzent vom Konsumenten eher getrennt, anstatt dass sie einander näher gebracht werden, was doch das erstrebenswerte Ziel ist. Um aber die deutsche Landwirtschaft darunter nicht leiden zu lassen, hat man durch besondere Tarife einerseits dafür gesorgt, dass die Landwirtschaft Getreide, das für den landwirtschaftlichen Betrieb verwendet wird, zu billigen Tarifen beziehen kann. Es wird deshalb Getreide, wenn es als Saatgut verwendet wird, nicht nach Spezialtarif I, sondern nach Spezialtarif III befördert[1]). Die Eisenbahn kann den Nachweis über die Verwendung der Ware als Saatgut prüfen. Auf die einzelnen Vorschriften des Tarifs braucht hier nicht eingegangen zu werden.

Der Unterschied der Transportkosten für Getreide zu Zwecken des Konsums und als Saatgut erhellt aus folgender Tabelle. Es kosten 1000 kg

a) Getreide		b) Saatgut	
über 100 km	Mk. 54.—	über 100 km	Mk. 34.—
„ 500 „	„ 237.—	„ 500 „	„ 122.—
„ 700 „	„ 327.—	„ 700 „	„ 166.—
„ 1000 „	„ 465.—	„ 1000 „	„ 232.—

Andererseits hat man im Interesse der Landwirtschaft besondere Tarife geschaffen, die die Ausfuhr deutschen Getreides nach dem Auslande erleichtern. Hiervon wird später ausführlich zu sprechen sein. Ob dies volkswirtschaftlich zu begrüssen ist, ist eine Frage der praktischen Politik, zu der an diesem Orte nicht Stellung genommen werden kann. Jedenfalls steht fest, dass die Eisenbahnen zur Zeit nicht dazu beitragen, die Getreide produzierenden Teile Preussens,

---

[1]) Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I, Abt. B. 1908, Saatgut §§ 43 bis 45.

besonders Posen, Ost- und Westpreussen, den hauptsächlichen Getreide konsumierenden Teilen im Westen wirtschaftlich näher zu bringen.

Einen Schritt in dieser Richtung unternahm man im Jahre 1891, als man auf den preussischen Staatsbahnen den Transport von Getreide durch sogenannte Staffeltarife zu fördern suchte. Bei den Staffeltarifen bleibt der Einheitssatz sich nicht durchweg gleich, sondern ermässigt sich mit zunehmender Entfernung, und der Gesamtpreis wird somit auf weite Strecken geringer als bei gleichbleibendem Einheitssatz. Diese Tarife wirken somit verkehrserleichternd über grössere Strecken. Auf diese Weise wurde der Absatz des Getreides aus Posen, Ost- und Westpreussen im Westen der Monarchie erleichtert. Aber nicht lange nach ihrer Einführung mussten diese Staffeltarife im Jahre 1894 aufgegeben werden, da von Seiten der süd- und südwestdeutschen Landwirtschaft lebhafte Klagen über die ihr erwachsene Konkurrenz laut wurden.

Die Lösung der Getreidetariffrage bietet den Staatsbahnen grosse Schwierigkeiten. Denn einerseits macht sich in stets breiter werdenden Schichten des Volkes das Verlangen nach billigem Getreide geltend. Deutschland wächst sich eben langsam vom Agrar- und Industriestaat zum überwiegenden Industriestaat aus. Dagegen verlangt die Landwirtschaft den Schutz ihrer Produktion und hohe Getreidepreise. Die Staatsbahnen haben sich mit ihren Getreidetarifen schützend auf die Seite der Landwirtschaft gestellt und waren in ihrem Interesse zugleich bemüht, wie wir bei den Staffeltarifen sehen, den Absatz im Inland zu fördern. Aber hierbei zeigte sich ein Zwiespalt zwischen dem Osten des Reichs einerseits und dem Süden und Südwesten andererseits. Die Landwirtschaft im Osten benötigt,

um einen vorteilhaften Absatz zu erzielen, niedrige Gestehungskosten. Aber die hohen Eisenbahntarife bewirken das Gegenteil. Infolgedessen macht sich gerade im Osten die schutzzöllnerische Natur der Getreide- und Mehltarife unangenehm fühlbar.

Infolge der Verstaatlichung der Eisenbahnen in der Provinz Posen erfuhren die Eisenbahntarife für Getreide und Mehl zum Teil eine nicht unbedeutende Erhöhung, wohl teils aus finanziellen Gründen, teils aber auch, um den Schutz der Landwirtschaft zu vergrössern.[1]) Durch die höheren Tarife wurde der Absatz des posenschen Getreides nach dem Westen und nach Oberschlesien sehr erschwert. Ein grosser Teil war auf die Bahnbeförderung angewiesen, da Wasserstrassen, die mit den Bahnen erfolgreich konkurrieren konnten, nur wenig vorhanden waren.[2]) Eine Wirkung wurde allerdings erzielt: Russisches Getreide wurde ferngehalten. Dann kam die Zeit der Staffeltarife, die dem Schaden der Landwirtschaft Abhilfe schaffen sollte, die aber bald wegen der Klagen im Süden[3]) aufgehoben wurden. Diese Tatsache beweist, dass das Festhalten an der schutzzöllnerischen Grundlage der Getreidetarife im Endresultat dahin geführt hat, dass ein Teil des Reiches vom andern durch hohe Getreidefrachtkosten getrennt ist, und wie gewisse Teile, bestehender Sonderinteressen wegen, anderen gegenüber besonders geschützt werden. Wir haben also tatsächlich innerhalb unserer Zollgrenze notgedrungen eine regionale Schutzpolitik[4]) der Bahnen

[1]) Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1900. Die Eisenbahntarife und Wasserfrachten für Getreide und Mehl in der Provinz Posen, 108, 109.

[2]) Vgl. hierzu a. a. O., 127 ff.

[3]) Weiteres hierüber siehe a. a. O., 110 ff.

[4]) Schriften des Vereins für Sozialpolitik, a. a. O., 146.

im Falle des Getreides, anstatt einer nationalen, wenn auch von Seiten der Bahnen der Grundsatz der nationalen Schutzpolitik im Prinzip aufrechterhalten wird. Eine allgemeine Erniedrigung des Getreidetarifniveaus dürfte weniger Schwierigkeiten in dieser Beziehung bieten. Freilich wäre dies im Vergleich zu den Staffeltarifen für das ausländische Gut günstiger gewesen insofern, als dieses bei niedrigem, sich gleichbleibendem Einheitssatz über kürzere Strecken, also bei der Einfuhr in die Grenzgebiete des Inlandes, verhältnismässig besser gestellt ist, als bei einem Staffeltarif mit höheren Einheitssätzen über kürzere Strecken. Zwar ist der Staffeltarif über längere Strecken auch für das Ausland günstig, aber für kürzere Strecken, also für die Grenzgebiete, die dem Auslande näher liegen als den Produktionsgebieten im Inland, und wo die grösste Menge der ausländischen Massengüter verbleibt, ist durch Staffeltarife das ausländische Gut verhältnismässig ungünstiger gestellt als das inländische über längere.[1])

Soweit die zur Zeit bestehenden Tarife, die den Import fremder Waren zu hindern bestimmt sind Wegen vertraglicher Paritätsbestimmungen sind es Ausnahmen.

b) Theoretischer Ausbau der Importtarife.

α) Vorschläge.

Kapitel 10.

Vorschläge von hochschutzzöllnerischer Seite.

Man hat deshalb von hochschutzzöllnerischer Seite bemängelt, dass die heutige Tarifierung auf

[2]) Ulrich, Staffeltarife und Wasserstrassen Berlin 1894, 49.

europäischen Bahnen in ihrer Beziehung zur Zollpolitik ungenügend und höchst unsystematisch sei.[1])

Seidler und Freud[2]) in ihrem Buche, „Die Beziehungen der Eisenbahntarife zur Handelspolitik" zeigen zwar auch die schutzzöllnerische Natur einiger ausländischer Tarife, führen dagegen eine ganze Reihe, besonders österreichischer, Tarife an[3]), die angeblich entweder das ausländische Gut direkt bevorzugen oder durch die blosse formale Gleichstellung in- und ausländischer Provenienz die heimische Produktion schädigen sollen. Sie bemängeln, dass der Güterklassifikation der Gedanke, dass die inländische Provenienz gegenüber der ausländischen zu schützen sei, vollkommen fremd sei.[4]) Aber aus heute vereinzelt vorkommenden Tarifen mit handelspolitischer Grundlage versuchen sie es, eine weitere Entwicklung der Tarife in schutzzöllnerischem Sinne zu folgern. In dieser Beziehung haben Seidler und Freud folgenden Satz aufgestellt:[5]) „Es kann kaum daran gezweifelt werden, dass in ausgedehntem Masse der Versuch wird gemacht werden, den Ausgleich der Bedingungen in- und ausländischer Produktion nicht ausschliesslich im Zollwesen, sondern auch — in steter Anlehnung an das letztere — auf eisenbahntarifischem Gebiete zu erreichen. Dass die inländische Ware billiger fahren soll als die ausländische, dass die inländische Provenienz vor dem fremden Gute in Bezug auf den Beförderungspreis einen gewissen Vorzug geniessen soll, dass hierdurch insbesondere die natürlichen Erzeugungs-

[1]) Seidler u. Freud. Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik, 6.
[2]) a. a. O., 39 ff.
[3]) a. a. O., 26—39.
[4]) a. a. O., 27.
[5]) a. a. O., 121.

und Absatzvorteile, welche zu Gunsten der ausländischen Produktion bestehen, ausgeglichen werden sollen: dies sind so gesunde, volkswirtschaftlich vollkommen begründete Postulate, dass ihre Realisierung sicherlich im Bereiche der Wahrscheinlichkeit liegt."

Demgemäss verlangen Seidler und Freud[1]) eine Umgestaltung der bestehenden Gütertarifierung, die, wie gezeigt, auf dem sogenannten gemischten System beruht, das eine Verquickung von Wert- und Wagenraumsystem ist. In Zukunft sollen handelspolitische Grundsätze in erster Linie massgebend sein, also ausländische Ware soll zu höheren Preisen befördert werden als inländische, falls für sie ein Schutzbedürfnis besteht.

Die Voraussetzung, von der die Autoren ausgehen, ist ein erhöhtes Schutzbedürfnis[2]) der heimischen Produktion gegenüber dem Auslande. Ihre Darlegungen beruhen auf der Überzeugung, dass der Hochschutzzoll und der lückenlose Ausbau des Zolltarifs die Losung der Zukunft sein werde. Sie entwickeln ihre Theorien auf Grund einer genauen fachmännischen Kenntnis der Technik des Eisenbahntarifwesens und des Eisenbahnbetriebs. Aber ihre Ausführungen beschränken sich im Grunde auf die technische Durchführbarkeit des neuen Tarifsystems, ohne die einschlägigen volkswirtschaftlichen Fragen genügend zu berücksichtigen. Zunächst kann man zweifeln, ob überhaupt die Voraussetzung, auf der Seidler und Freud basieren, zutrifft. Denn es ist eine offene Frage, ob ein erhöhter Schutz der gesamten Produktion schlechthin wirklich ein so gesundes, volkswirtschaftlich vollkommen begründetes Postulat ist, wie die

[1]) Seidler u. Freud, a. a. O., 122.
[2]) a. a. O., 145.

Autoren meinen. Es ist dies eine Frage der Zollpolitik, zu der hier keine Stellung genommen werden kann. Aber, selbst wenn man die Richtigkeit der Behauptungen von Seidler und Freud ohne weiteres annehmen will, so ist doch noch weiter zu prüfen, ob ein etwaiges grösseres Schutzbedürfnis nicht eher durch die Erhöhung der Zolltarife selbst als durch erhöhte Eisenbahntarife auf importierte Güter befriedigt werden muss; mit anderen Worten, sind die Eisenbahnen volkswirtschaftlich dazu geeignet, die Zollpolitik zu ergänzen? Dass dies technisch an sich möglich ist, zeigen die Ausführungen von Seidler und Freud, und hierin muss ihnen der Nichtfachmann im wesentlichen wohl folgen.

Aber volkswirtschaftlich erheben sich mancherlei Bedenken.

β) Theoretische Bedenken dagegen.

Kapitel 11.

Die Natur der Eisenbahnen.

Betrachtet man die Natur der Eisenbahn als Transportmittel, so ergibt sich, dass ihr höchster und einziger Zweck ist, den Verkehr zu erleichtern und durch die Überwindung von Entfernungen den Produzenten und den Konsumenten einander zu nähern. Hand in Hand mit der Entwicklung der Verkehrsmittel schreitet auch die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes fort, denn der erleichterte Verkehr beeinflusst, wie bereits eingangs gezeigt, den Verbrauch und die Erzeugung der Güter. Deshalb soll der Verkehr prinzipiell durch Tarife erleichtert, nicht aber erschwert werden. Dies würde aber der Fall sein, wenn bestimmte ausländische Erzeugnisse zu höheren Tarifen befördert werden sollten

als einheimische, um ihre Einfuhr zu erschweren. Natürlich ist der Begriff der Erschwerung des Verkehrs durch Eisenbahntarife ein sehr relativer. Es können z. B. gewisse fremde Waren zu einem Tarife befördert werden, dessen Niveau nur um ein geringes höher ist als das des Tarifes für die gleichen einheimischen Produkte, sodass selbst das Tarifniveau der ausländischen Ware noch nicht den Punkt erreicht, wo der Verkehr derselben billigere Transportmittel sucht; es können ferner manche Waren vermöge ihres höheren Wertes selbst den höheren Transportpreis ertragen, ohne dadurch in ihrem Absatzgebiet wesentlich beschränkt zu werden. Dann würde von einem verkehrshindernden Tarife nicht die Rede sein können; in diesem Falle aber würde ein solcher Tarif vom schutzzöllnerischen Standpunkt aus wenig wirksam sein. Damit dies der Fall sei, muss der Tarifunterschied zwischen in- und ausländischer Ware derart sein, dass das Tarifniveau für die ausländische Ware so hoch ist, dass diese sich billigere Verkehrswege suchen muss. Am fühlbarsten wird eine unterschiedliche Tarifierung sein, wenn es sich um Güter von geringerem Wert handelt, wie z. B. Rohprodukte, die höhere Transportkosten schwer vertragen können. Hier würde ein verkehrshindernder Tarif den Verkehr der Ware, z. B. Getreide, von der Eisenbahn auf billigere Wege ablenken. Ein solcher Tarif kann dann verkehrshindernd wirken entweder relativ, d. h. nur auf der Bahn, oder auch absolut, nämlich dort, wo es keine gleichwertigen billigeren Verkehrswege, wie die Wasserstrassen, gibt.

Man mag hierbei einwenden, dass doch tatsächlich auch heute auf Bahnen verkehrshindernde Tarife für gewisse Waren anzutreffen sind. Solche verkehrs-

hindernde Tarife gibt es in der Tat; man denke nur an den deutschen Getreidenormaltarif, der freilich gerade auch aus zollpolitischen Gründen besteht. Diese Tarife beruhen oft auch auf Zufälligkeiten, oder sie sind, um wirtschaftliche Störungen zu vermeiden, von früher her übernommen worden, meist sind auch finanzpolitische Gründe für sie zu suchen. Aber alle diese Gründe sind mehr oder weniger durch gewisse Notlagen bedingt. Die Sachlage liegt aber ganz anders, wenn man verkehrshindernde Tarife im Prinzipe fordert und sie allgemein eingeführt wissen will. Wenn Seidler und Freud schlechthin behaupten,[1]) dass die Verhinderung des Imports fremder Waren keineswegs eine der Natur der Eisenbahnen völlig fremde Aufgabe ist, so sind sie für diese Behauptung ihre volkswirtschaftlichen Gründe schuldig geblieben. Sie beschränken sich vielmehr darauf,[2]) darzutun, wie sich die Aufgabe praktisch gestalten würde. Theoretisch ist sie nicht vereinbar[3]) mit der Natur der Eisenbahnen. Soll aber in einem Lande die Produktion gegen das Ausland geschützt werden, und bedarf es hierzu künstlicher Hindernisse, die möglicherweise nur von vorübergehender Dauer sind, so ist das nicht die Aufgabe eines Verkehrsmittels, sondern der Zollpolitik. Diese Bedenken würden allerdings dann fortfallen, wenn man durch Differenzierung lediglich einen kleinen Ausgleich zwischen in- und ausländischen Waren herbeiführen wollte, ohne dass die Tarife auf

---

[1]) a. a. O., 122.

[2]) a. a. O., 122.

[3]) Dies ist wohl auch der Gesichtspunkt von Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. II, Die Eisenbahnen (1879), der sich auch gegen die Ergänzung der Zollpolitik durch Eisenbahntarife ausspricht.

fremde Produkte direkt prohibitiv wirken, wie es z. B. bei den schwedischen Tarifen zum Teil der Fall ist. Aber selbst dann gibt die unterschiedliche Behandlung zu Bedenken Anlass, die später noch zu erörtern sind.

Zu demselben Ergebnis gelangt Ulrich,[1]) jedoch mit anderer Begründung, wenn er sagt, dass es nicht die Aufgabe der Eisenbahnen sein könne, als Schutzzoll zu wirken, und dass dies einer gemeinwirtschaftlichen Tarifgestaltung ebenso widerstreben würde, als wenn man sie als rein politische Massregel verwenden wollte. Dieses Argument bringt uns zu dem nächsten Punkte.

Es ist ein heute allgemein anerkanntes Postulat, dass die Eisenbahntarife möglichst „gemeinwirtschaftlich“[2]) sein sollen, weshalb gerade den Staatsbahnen in dieser Beziehung der Vorzug gegeben wird; d. h. die Tarife sollen so gestaltet sein, wie es das Interesse der Allgemeinheit erfordert. Das bedeutet aber, dass die Tarife für alle möglichst gleich sein sollen. Es kann nun ein Tarif nicht als gemeinwirtschaftlich gelten, wenn seine Wirkungen einen Teil der Bevölkerung prinzipiell schwerer belasten als einen anderen. Dies würde aber der Fall sein, wenn durch hohe verkehrshindernde Tarife auf fremde Güter die Konsumenten getroffen würden. Die Leistung der Eisenbahn ist für die gleiche Strecke und die gleiche Transportmasse stets die gleiche, aber die Wirkung eines durch die Tarife noch erhöhten Warenpreises trifft prinzipiell einen Teil der Bevölkerung, die Konsumenten, zum Vorteil des anderen, der Produzenten. Solche Tarife bestehen also nicht im Interesse der

[1]) Ulrich, Tarifwesen, 150.
[2]) Ulrich, Tarifwesen, 124.

Allgemeinheit, sondern nur eines grösseren und kleineren Bruchteils derselben, der heute bei den immer schärfer ausgeprägten Gegensätzen zwischen Konsumenten und Produzenten nicht schlechthin mit der Allgemeinheit identifiziert werden kann. Ist aber eine Differenzierung wirtschaftlich notwendig, so darf diese deswegen im Prinzip nicht — es mag allerdings besonders gelagerte Ausnahmen geben — durch eine Gütertarifierung erfolgen, die für alle gleich sein soll. Das ist Sache der Zollpolitik.

Eine gemeinwirtschaftliche Tarifierung verlangt natürlich, dass die Tarife für alle Teile eines Landes möglichst einheitlich und gleichmässig sind. Freilich gibt es manche Ausnahmen, bedingt durch lokale Verhältnisse und Bedürfnisse. Aber im Prinzip besteht bei uns doch Tarifeinheit. Dieses gesunde Prinzip würde aber vollständig zerstört werden, wollte man eine allgemeine Ergänzung der Zollpolitik durch die Gütertarife herbeiführen. Dies folgt wiederum aus der Natur der Eisenbahnen und deren Tarife im Gegensatz zur Zollschranke, wie folgende Erörterungen zeigen werden.

Kapitel 12.

Gegensatz der Eisenbahntarife und der Zollpolitik bezüglich ihrer Wirkungen.

Die Eisenbahnen und ihre Tarife sind ihrer Natur nach kontinuierlich. Sie bezwecken Entfernungen und die Wirkungen der staatlichen Grenzen zu überwinden. Die Grenzen werden durch die Bahnen wirtschaftlich verwischt, indem an den Grenzen die Bahnkörper des In- und Auslandes verknüpft werden, indem die Verbindung erleichtert wird, dadurch, dass durchgehende Züge fahren und indem vertragsmässig durch-

gehende Tarife geschaffen werden, deren Zahl heute sehr bedeutend ist. Der Zolltarif ist aber im Gegensatz zu den Bahntarifen diskontinuierlich. Während diese die Grenzen verwischen, wirkt der Zolltarif wirtschaftlich wie eine Mauer, die zwei Länder trennt. Dies der rein äusserliche Gegensatz zwischen Eisenbahnen und Zollschranke. Auch in ihren Wirkungen unterscheiden sie sich merklich von einander. Der Zoll wirkt spontan; denn seine preiserhöhende Wirkung macht sich an den Grenzen sofort bemerkbar. Dagegen wirkt die preiserhöhende Tendenz der Eisenbahntarife um so mehr, je grösser die Entfernung ist. Denn die Transportkosten wachsen über lange Strecken absolut, selbst wenn über grössere Entfernungen, wie beim Staffeltarif, der Einheitssatz sinkt. Da nun, wie eingangs erörtert, die Transportkosten einen sehr wesentlichen Teil der Gestehungskosten einer Ware bilden, so wird bei grossen Entfernungen auch der Kostenpreis einer Ware — wenn sämtliche sonst in Betracht kommenden Umstände sich gleich bleiben — grösser sein als bei kürzeren. Wenden wir nun dieses Ergebnis an bei der Beantwortung der Frage, ob theoretisch die Eisenbahntarife geeignet sind, die Zollpolitik zu ergänzen. Beide haben sie eine preissteigernde Wirkung. Aber der Grad der Wirkung ist in beiden Fällen verschieden.

Bei dem Zolltarif ist die Steigerung gleichmässig für das ganze Staatsgebiet; anders bei den Eisenbahnentarifen. Hier würde sich die preissteigernde Wirkung, wie wir sahen, erst mit zunehmender Entfernung äussern, also von der Grenze aus gerechnet zunehmend nach dem Innern des Landes. Schon ohne unterschiedliche Tarifierung in- und ausländischer Waren geniesst das Innere des Landes einen gewissen erhöhten Schutz gegenüber den Grenz- oder Küstenge-

bieten infolge der Transportkosten.[1]) Dieser Schutz ist um so grösser, je höher die Transportkosten sind und je mehr ein Gebiet mangels billigerer Verkehrswege auf den Eisenbahnverkehr angewiesen ist. Wollte man nun prinzipiell die absolute Tarifhöhe nach handelspolitischen Grundsätzen regeln, so würde der Unterschied zwischen den Grenzgebieten und dem Innern noch grösser werden, und es müssten, um die lokalen Unterschiede auszugleichen, die Tarifsätze auf kurze Strecken ungewöhnlich hoch bemessen werden. Ein Ausgleich aber muss geschaffen werden, weil das notwendigste Erfordernis eines Schutzzolles ist, dass er in dem ganzen Lande einheitlich wirkt. Dieser Folgen sind sich auch Seidler und Freud bewusst, und sie erachten demnach auch die Bemessung der absoluten Tarifhöhe nach schutzzöllnerischen Prinzipien für unangebracht,[2]) abgesehen vielleicht von kleinen Ausnahmen.[3]) Diese Schwierigkeit fiele nach ihrer Ansicht fort, wenn man sich auf eine relative Benachteiligung der ausländischen Ware beschränkte; denn die Autoren wollen, wie sie in diesem Zusammenhang sagen, nicht eine Prohibierung ausländischer Produkte, sondern lediglich einen Ausgleich der Produktionsbedingungen durch unterschiedliche Tarifierung.[4]) Es mag zugegeben werden, dass unter der Voraussetzung, dass mit einer unterschiedlichen Tarifierung nicht eine Verhinderung der Einfuhr ausländischer Ware bezweckt wird, eine solche Tarifgestaltung die oben geschilderten Folgen nicht immer mit sich bringen wird. Aber man muss bedenken, dass durch eine geringe Differenzierung

[1]) R. Schüller, Schutzzoll und Freihandel, 174.
[2]) Seidler und Freud, a. a. O., 129.
[3]) a. a. O., 128.
[4]) Seidler und Freud, a. a. O., 129 oben.

vielleicht die Staatskasse einen gewissen erhöhten Gewinn aus dem Transport ausländischer Ware erzielen mag, dass aber durch geringe Unterschiede ein wirklicher Ausgleich der Produktionsbedingungen des Inlandes gegenüber dem oft trotz des Zolles unter viel günstigeren Umständen produzierenden Auslande nicht immer herbeigeführt wird. Nur bei verhältnismässig sehr geringen Unterschieden zwischen der durch den Zoll geschützten inländischen Produktion und der ausländischen wird sich eine geringe Differenzierung bewähren; und hier braucht sie auch nicht notwendigerweise verkehrshindernd zu sein, weil lediglich ein Ausgleich geschaffen werden soll. Gerade dann wird eine Differenzierung theoretisch am wirkungsvollsten sein, ebenso, wie bei geringen Unterschieden der in- und ausländischen Produktion ein Zoll am wirksamsten ist.[1]) Aber hierbei fragt es sich doch, ob ein derartiger Ausgleich nötigenfalls nicht einheitlicher und wirksamer durch eine Erhöhung des betreffendes Zolles herbeizuführen ist, weil gegen eine Differenzierung durch Eisenbahntarife allerhand Bedenken sprechen, so, wie wir bereits sahen, das Prinzip der Gemeinwirtschaftlichkeit und noch andere Bedenken. Wo grössere Unterschiede bestehen, wird ein Ausgleich im Interesse der heimischen Produktion nur durch verhältnismässig stärkere Differenzierung in- und ausländischer Ware gezeitigt werden können, und je ungünstiger die Lage der heimischen Produktion im Vergleich zum Ausland ist, desto mehr wird durch die Gütertarife der consequente Schutzzöllner eine Hinderung des Importes anstreben.

Da heutzutage mit Rücksicht auf finanziellen Gewinn die Güter hauptsächlich ihrem Werte ent-

[1]) R. Schüller, 133.

sprechend in die verschiedenen Tarifklassen eingereiht werden (Wertsystem), die Güter m. a. W. möglichst hoch klassifiziert werden, so weit sie es vertragen können, so wird man in jedem Falle die ausländischen Güter in entsprechend höhere Klassen einreihen müssen, da man, um finanzielle Verluste zu vermeiden, nicht gewillt sein wird, prinzipiell die heimischen Waren in eine im Verhältnis zu ihrem Werte viel niedrigere Klasse einzureihen, um eine Differenzierung herbeizuführen. Wenn aber unter diesen Umständen die ausländischen Produkte in eine im Verhältnis zu ihrem Werte zu hohe Klasse eingereiht werden, so wird ihr Verkehr auf der Bahn erschwert werden. Auf diese Weise wird man in der Praxis zu importerschwerenden Tarifen auch durch relative Differenzierung gelangen. Dann aber tritt wieder die Folge ein, dass das Inland einen grösseren Schutz geniesst als die Grenzgebiete.

Gesetzt jedoch den Fall, dass eine stärkere Differenzierung möglich wäre, ohne dass der Tarif für die ausländische Ware verkehrshindernd wirkte, so braucht selbst ein grösserer Unterschied nicht immer wirksam zu sein. Man muss sich von einer Überschätzung der Wirkung der Eisenbahntarife hüten. Ebenso wie ein Schutzzoll kann ein Eisenbahntarif nicht mehr als fördernd wirken. Er kann selbst in Ergänzung des Zolles eine bloss vegetierende Industrie nicht hoch bringen. Andererseits kann selbst eine beträchtliche Steigerung der Importtarife anderen wirtschaftlichen Faktoren gegenüber machtlos sein. Denn wenn die Produktionsbedingungen und die Entwicklungsfähigkeit einer Industrie günstig sind, dann werden diese Faktoren selbst durch grössere Tarifsteigerungen nicht gehemmt werden. Das hat z. B. der Eisenbahn-

verkehr in Dänemark gezeigt, der trotz allgemeiner Erhöhung der Gütertarife um 5—6% im Jahre 1903 innerhalb 3 Jahren um etwa 1 Million Tonnen wuchs.

Aber abgesehen davon, dass in der Praxis unter den gegenwärtigen Verhältnissen bei einer Differenzierung der Weg mehr oder weniger zum prohibitiven Tarif auf fremde Waren führen würde, gelangen Seidler und Freud als konsequente Schutzzöllner theoretisch auch zu hohen Einfuhrtarifen selbst bei relativer Differenzierung; denn sie sprechen zwar an einer Stelle bloss vom Ausgleich der Produktionsbedingungen, an anderer Stelle[1]) betonen sie aber — und dies stimmt mit der ganzen Tendenz des Buches überein — die Möglichkeit der Verhinderung des Imports durch die Eisenbahnen selbst und sprechen von einer Ergänzung des Zollschutzes durch Eisenbahntarife.[2]) Dies kann aber nur durch verkehrshindernde Tarife geschehen. Es ist selbstverständlich, dass selbst durch die höchsten Tarife der Import nicht verhindert werden kann, wie dies z. B. durch einen hohen Zoll geschehen kann. Hohe Tarife werden das ausländische Gut nicht von den Grenz- und Küstengebieten fern halten können, sondern nur von dem Innern des Landes. Mithin würde ihre Einführung nur mehr eine Verschiebung des Absatzverhältnisses[3]) als einen Schutz der Produktion im Gefolge haben.

Kapitel 13.
Lokale Unterschiede.

Während, wie oben dargelegt, ein Schutzzoll für das ganze Land einheitlich wirken soll, wirkt ein

[1]) Seidler und Freud, a. a. O., 122.
[2]) a. a. O., 126.
[3]) Vgl. dazu Schüller, Schutzzoll und Freihandel, 174.

Eisenbahntarif in der Regel nur für ein bestimmtes Gebiet, in dem er Geltung hat. Auf diesem Unterschiede fussend, erachten es Seidler und Freud[1]) als einen Vorzug der Eisenbahntarife, dass durch sie eine grössere Individualisierung der Schutzgebiete erzielt werden könne. Es könnten nämlich auf einzelnen Strecken je nach dem lokalen Bedürfnis die ausländischen Waren den inländischen tarifarisch gleichgestellt werden, während in anderen Gebieten die inländische Ware vorteilhafter behandelt werden könnte, entweder durch geringe Differenzierung oder, wie man als konsequenter Hochschutzzöllner verlangen muss, durch prohibitive Einfuhrtarife. Eine solche lokale unterschiedliche Tarifierung erscheint aber, wenn sie wirksam ist, in doppelter Hinsicht unzulässig. Erstens vom Standpunkt der Zollpolitik; denn ein Zollsystem soll ein grosses einheitliches Gebiet umschliessen, ohne dass ein besonderes Gebiet durch erhöhten Zollschutz bevorzugt wird. Sie erscheint aber auch unzulässig vom Standpunkt der Eisenbahntarifpolitik, denn die Tarifierung soll gemeinwirtschaftlich sein, d. h. eine möglichst gleiche in allen Landesteilen. Wollte man aber auf diese Weise einen Landesteil besonders schützen, so würde man einen Teil gegen den andern ausspielen und zu einer regionalen anstatt einer nationalen Schutzpolitik gelangen. Es wäre undenkbar, wollte man z. B., um dem posenschen Getreide eine vorteilhafte Absatzmöglichkeit zu gewähren, ohne dass es die Konkurrenz des russischen Getreides zu fürchten brauchte, dieses höher tarifieren, während z. B. österreichisches oder sonstiges ausländisches Getreide nicht höher tarifiert würde. Mit Recht würden dagegen andere Getreide produzierende

[1]) Seidler und Freud, a. a. O., 128.

Gegenden Einspruch erheben, die zwar nicht die Konkurrenz des russischen, wohl aber des sonstigen ausländischen Getreides fühlen. Dies nur als Beispiel. Es mag freilich einige besonders gelagerte Fälle geben, wo eine Gegend aus besonderen Gründen speziell zu unterstützen ist. Aber hier darf m. E. niemals mit Tarifen, die verkehrshindernd wirken, zu Werke gegangen werden. In anderen Fällen, wo ein Industriezweig über das ganze Staatsgebiet verbreitet ist, wird die Gewährung eines erhöhten Schutzes für einen besonderen Distrikt unstatthaft und zudem praktisch undurchführbar sein. Denn es wird bei den vielen sich widersprechenden lokalen Interessen, die die Staatsbahn zu berücksichtigen haben wird, unmöglich sein, das gesamte Tarifsystem in volkswirtschaftlich gedeihlicher Weise zu entwickeln. Ausländische Schriftsteller, Vertreter des Privatbahnsystems, haben z. T. nicht ganz mit Unrecht, z. T. allerdings auch unter Verkennung der gegebenen Verhältnisse, gezeigt, dass schon das Prinzip der gleichmässigen Tarifierung, das naturgemäss auf Staatsbahnen herrschen muss, wegen der vielen zu berücksichtigenden lokalen Interessen eine gewisse Stagnation der Tarifentwicklung im Vergleich zu anderen Bahnen im Gefolge hat,[1]) und wir haben selbst Gelegenheit gehabt, dies im Falle der Getreidetarife zu zeigen. Diese Schwierigkeiten würden nur gesteigert, sollten die Eisenbahnen prinzipiell die Zollpolitik ergänzen und dabei sogar prinzipiell lokale Unterschiede auszugleichen suchen.

[1]) H. B. Meyer Government Regulation of Railway Rates, 1 ff.

Kapitel 14.

Komplizierte Tarifierung.

Ein enger Anschluss der Gütertarife an die Schutzzollpolitik würde eine grosse Kompliziertheit der Tarifierung zur Folge haben. Für jedes verschieden zu schützende Produkt würde eine besondere Tarifklasse zu schaffen sein.[1]) Ja, nach den eben erörterten Vorschlägen von hochschutzzöllnerischer Seite würde diese ausserdem in den verschiedenen Teilen des Landes unter Umständen verschieden sein. Dieses Chaos von Tarifen widerspricht in mehrfacher Beziehung den Anforderungen, die man an ein Tarifsystem stellen muss. Das Tarifsystem soll einfach,[2]) klar und übersichtlich sein. Je leichter sich der Industrielle und der Kaufmann über die Frachtkosten, die er jeder Berechnung zu Grunde legen muss, orientieren kann, mit desto grösserer Sicherheit wird er sein Unternehmen ausführen können;[3]) je schwieriger und komplizierter jedoch die Tarifberechnung ist, desto mehr wird er Bedenken tragen, weil seine Berechnung um so unsicherer wird. So wird denn auch die Folge einer der Schutzzollpolitik aufs genaueste folgenden Tarifierung die sein, dass der auswärtige Handel empfindlich getroffen wird, und nicht zum mindesten die zu schützende Industrie selbst, weil das Ausland dann eher seine Bezugsquellen in einem andern Staate suchen wird, wo die Frachtkosten mit grösserer Leichtigkeit und Genauigkeit zu berechnen sind. Es wird also der Export des Inlandes eine wesentliche Erschwerung erfahren. Auch würde eine

---

[1]) So Seidler und Freud, 30.

[2]) Ulrich, Eisenbahntarifwesen, 141.

[3]) a. a. O., 141. vgl. auch 106.

solche Tarifierung eine Komplizierung der Verwaltung, eine Zunahme der zu beschäftigenden Beamten und eine Steigerung der Betriebsausgaben durch die Vermehrung der zu zahlenden Löhne zur Folge haben, die wegen der sich immer geltend machenden Notwendigkeit der Lohnerhöhungen nicht unbedeutend sein wird.[1]) Es ist nun m. E. sehr fraglich, ob die aus einer solchen Tarifierung der heimischen Produktion etwa erwachsenden Vorteile wirklich so gross sind, dass sie eine erhöhte Betriebsausgabe rechtfertigen. Vom rein finanziellen und auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus sind aber unnötige Ausgaben nach Möglichkeit zu vermeiden. Wenn man aber die finanzielle Seite ganz ausser Acht lassen will, wie Seidler und Freud es wollen, so ist das mit der gegenwärtigen Lage der Eisenbahnen nicht vereinbar. Dies bringt uns zu einer Reihe von praktischen Bedenken gegen die Einführung einer Tarifierung, die lediglich auf zollpolitischer Grundlage beruht, deren erstes die finanzielle Frage ist.

Kapitel 15.

Die finanzielle Lage der Bahnen.

Die Staatsbahnen werden heutzutage in erster Linie nach Grundsätzen des privatwirtschaftlichen Erwerbs verwaltet, d. h. im Hinblick auf die Erzielung eines möglichst hohen Ertrages. Daneben spielen natürlich volkswirtschaftliche Fragen eine hervorragende Rolle. Aber trotzdem werden bedeutende Tarifermässigungen nur gewährt nach reiflicher Überlegung der möglichen Folgen für die Einnahmen. Hiergegen kann vom wirtschaftlichen Standpunkte

[1]) Vgl. hierzu Ad. Wagner, Finanzwissenschaft, 757, 778.

aus durchaus nichts eingewendet werden, solange der Verkehr nicht leidet. Ob aber im allgemeinen das Überwiegen des finanziellen Interesses zu begrüssen ist, muss hier dahingestellt bleiben. Jedenfalls muss mit seinem Bestehen auch für die Zukunft gerechnet werden; und es wird eine Tarifierung lediglich auf Grund einer Handelspolitik nur dann möglich sein, wenn die Eisenbahnschuld jeweils insoweit getilgt ist, dass mit einem grossen Reingewinn nicht mehr gerechnet zu werden braucht. Dies sehen auch Seidler und Freud ein.[1])

Kapitel 16.

Die tarifarische Vertragspolitik.

Eine Ergänzung der Zollpolitik durch die Eisenbahntarife würde zur Folge haben, dass die z. B. durch höhere Importtarife im Inlande am Export behinderten Auslandsstaaten Retorsionsmassregeln ergreifen würden, um dadurch ihrerseits den Export des Inlandes zu behindern, oder aber das Ausland könnte und würde die Wirkung von höheren Einfuhrtarifen durch entsprechende Ausfuhrprämien oder Ausfuhrtarife verhindern. Es würde also eine autonome Tarifpolitik auf zollpolitischer Grundlage leicht paralysiert werden können. Um nun einen modus vivendi zu erzielen, müsste man vertragsmässig, je nach den wirtschaftlichen Bedingungen des In- und Auslandes, die Tarifhöhe- und Klasse für jedes einzelne zu schützende Gut festsetzen.[2]) Ist das Inland an einem hohen Frachtsatz für irgend ein ausländisches Produkt interessiert, so müsste es vertragsmässig diesen Tarif-

[1]) Seidler und Freud, a. a. O., 160, 176.

[2]) Seidler und Freud, a. a. O., 150.

satz vereinbaren[1]) um Retorsionen zu vermeiden. Wir hätten dann ein Analogon zur modernen Handelsvertragspolitik. Es gäbe dann keine allgemeinen Tarife mehr, sondern diese würden für jedes einzelne Produkt festgesetzt werden.[2]) Natürlich bedingen solche eisenbahntarifarischen Verträge auch Konzessionen an das Ausland, und so würde unter sorgfältiger Abwägung der Interessen des Inlandes unter Gewährung von Gegenkonzessionen ein eisenbahntarifarischer Vertrag zustande kommen, und dies nicht nur mit einem Staat, sondern mit vielen je nach den gegenseitigen wirtschaftlichen Beziehungen. Derartige Verträge werden bei den sich widerstreitenden Interessen der Kontrahenten keineswegs leicht, z. T. sogar äusserst schwierig sein. Schon die Abwägung der jeweiligen Einzelinteressen wird in jedem einzelnen Staate äusserst kompliziert sein, und die vertragliche Festsetzung wird viel zu schwerfällig sein, als dass die Tarife sich mit grösserer Leichtigkeit den sich etwa ergebenden wirtschaftlichen Veränderungen anpassen könnten als die Handelsverträge, wie dies Seidler und Freud meinen.[3]) In Ergänzung der Zollpolitik wird es manchmal schwer sein, unter Umständen vom Ausland Konzessionen zu erlangen, und es werden möglicher Weise, vom Standpunkt des ganzen Staates aus betrachtet, die gemachten Konzessionen in Bezug auf gewisse Tarife die vom Auslande in Bezug auf andere Tarife gewährten Konzessionen nicht selten wett machen können. Wie steht es ferner mit den Verkehrsmitteln, wenn eine Einigung nicht erzielt wird? Soll dann eventuell mit Hilfe von Eisenbahntarifen ein Zollkrieg geführt werden? Dies

[1]) Seidler und Freud, 144 ff.
[2]) Seidler und Freud, 147, 150.
[3]) Seidler und Freud, a. a. O., 137.

alles sind Folgen des Postulats, dass ein Verkehrsmittel seiner Natur zuwider[1]) dazu dienen soll, Staaten eisenbahntarifarisch von einander abzuschliessen.[2]) Ein solches Postulat ist verkehrsfeindlich. Es verletzt ferner die heute vertragsmässig zugestandene Parität des In- und Auslandes. Dessen sind sich Seidler und Freud freilich wohl bewusst. Aber sie verurteilen dieses Prinzip, gerade weil es geeignet ist, das In- und Ausland zu einem möglichst einheitlichen Verkehrsgebiete zu verschmelzen[3]), und weil es den wirtschaftlichen Abschluss des Inlandes erschwert. Dem muss jedoch entgegen gehalten werden, dass die Parität ein sehr gesundes Prinzip ist, das den internationalen Verkehr erleichtert und namentlich auch den Export eines Landes, worauf die inländische Industrie in hohem Masse angewiesen ist, förderlich ist. Eine übermässige Behinderung des fremden Imports schadet dagegen auch dem Export des Inlandes, weil im internationalen Handel, der im wesentlichen die Form des Tausches annimmt, im Grunde der Export die Gegenleistung des Imports und umgekehrt ist.

Ausserdem hat es keineswegs den Anschein, als ob tatsächlich der Paritätsgedanke in Zukunft aufgegeben werden sollte. Im Gegenteil ist er mit der wichtigste Bestandteil moderner Handels- und Staatsverträge und kommt, wie wir oben gesehen haben, immer mehr zur Geltung.

Wenden wir bei der Erörterung der Tarifverträge mit dem Auslande unser Augenmerk kurz zur Frage der Finanzpolitik zurück, so werden wir erkennen, dass jedenfalls die vertragliche Festsetzung der Tarife

[1]) s. o. Kap. 11.
[2]) Seidler und Freud, 148.
[3]) Seidler und Freud, 145.

auf rein schutzzöllnerischer Grundlage nur dann ganz möglich ist, wenn in allen Staaten die Einnahmen der Bahnen keine Rolle mehr spielen, wenn also in allen Staaten die Eisenbahnschuld getilgt ist. Das wird in absehbarer Zeit nicht der Fall sein. Denn die ökonomischen Bedingungen sind in jedem Lande zu verschieden. Hier ist vielleicht das reine Staatsbahnensystem durchgeführt und die Schuld grösstenteils getilgt, dort ist die Schuld noch nicht getilgt, dort wiederum besteht vielleicht noch das Privatbahnsystem, das vom Staate angekauft werden soll; kurz, eine Gleichheit der Bedingungen wird erst nach langer Zeit erreicht werden können; und wer weiss, ob, wenn dies realisiert ist, eine verschärfte Schutzzollpolitik überhaupt noch die Losung des Tages sein wird.

In diesem Zusammenhang muss noch erwähnt werden, dass eine Vertragspolitik im Sinne von Seidler und Freud nur durchgeführt werden kann, wenn das Staatsbahnsystem allgemein herrscht. Die beiden Autoren glauben zwar, diese auch durch Privatbahnen verwirklichen zu können[1]). Sie berufen sich darauf, dass bisher noch keine Privatbahn gegen die in den Handelsverträgen enthaltenen Paritätsbestimmungen zuwider gehandelt habe und etwa höhere Tarife auf fremde Ware berechnet habe. Ganz natürlich; denn ein solches Verhalten würde nicht im Interesse der Privatbahn sein, die, wie wir sahen, immer geneigt sind, gerade niedrigere Tarife auf ausländische Waren festzusetzen, da in der Regel ein gesteigerter Importverkehr gewinnbringender ist. Höhere Tarife auf absatzfähige fremde Waren würden aber unter Umständen einen Verlust bedeuten, und wollte ein Staat die Privatbahnen zur Befolgung seiner Tarifpolitik

[1]) a. a. O., 183.

zwingen, so müsste er sich unter Umständen bereit erklären, für den daraus resultierenden Verlust der Eisenbahn aufzukommen. Also zum Schutze eines oder mehrerer Produktionszweige müsste die Staatskasse für eventuelle Verluste Ersatz leisten und sich dann aus den allgemeinen Staatseinkünften schadlos halten. Wir zweifelten schon oben an der Zweckmässigkeit solcher Massnahmen.[1])

Kapitel 17.

Schwierigkeit der Feststellung der Provenienz fremder Ware.

Endlich ist ein letztes Bedenken gegen die Tarifierung auf zollpolitischer Grundlage zu erörtern. Eine unterschiedliche Tarifierung in- und ausländischer Produkte wird zur Voraussetzung haben, dass die zu dem vertraglichen Auslandstarif zu befördernde Ware wirklich als Erzeugnis des Vertragsstaates erkannt wird, sodass etwa ein anderer als der Vertragsstaat diesen Vertragstarif nicht geniessen kann. Unter richtiger Würdigung dieser Schwierigkeit haben Seidler und Freud die Bildung internationaler Richtungstarife von bestimmten Stationen des Vertragsstaates aus vorgeschlagen[2]). Sie haben aber erkannt, dass diese Schwierigkeit nur dann hierdurch behoben wird, wenn es sich um den nachbarlichen Bahnverkehr handelt[3]). Wesentlich anders gestaltet sich jedoch die Sachlage, wenn das Erzeugnis des Auslandes zur See nach dem Inlande gelangt, und entweder von einem inländischen Seehafen oder von einem binnenländischen Umschlagsplatz per Bahn weiter verfrachtet werden soll.

---

[1]) s. o. Kap. 3.

[2]) Seidler und Freud, 155.

[3]) a. a. O., 156.

Es wäre möglich, dass die Bahn sich durch Beschaffung von Ursprungszeugnissen Gewissheit über die Provenienz verschaffte. Aber dies bedeutete eine zu unerträgliche und ungerechtfertigte Erschwerung des Verkehrs[1]). Natürlich wird die Bahn ein Interesse daran haben, sich von dem Inhalt der Frachtsendung vom Ausland genau zu überzeugen, um die Ware richtig nach der höheren Tarifklasse verrechnen zu können und um etwaige Umgehungen der höheren Tarife durch die Auslandsware zu verhindern[2]). Dass die erforderlichen Kontrollvorschriften nicht gerade verkehrserleichternd wirken werden, liegt auf der Hand. Auf die technische Durchführung einer unterschiedlichen Tarifierung kann hier nicht näher eingegangen werden.

γ) Die Beziehungen der Wasserstrassen zu den Eisenbahnen in zollpolitischer Hinsicht.

Kapitel 18.

Wasserstrassen und Eisenbahnen als Konkurrenten.

Es ist im Vorhergehenden schon öfters die Rede gewesen von billigeren Verkehrswegen als die Eisenbahnen. Solche sind im Lande hauptsächlich die Flüsse und Kanäle. Wir werden uns nun im Folgenden eingehender mit der Konkurrenz der Binnenwasserstrassen und der Eisenbahnen zu beschäftigen haben. Allerdings wird uns dieses umfangreiche Gebiet nur soweit interessieren, als es in einer Beziehung zur Handelspolitik steht.

---

[1]) So auch Seidler und Freud, 155.

[2]) Einen Fall einer derartigen Umgehung durch den Verfrachter, der das Reichsgericht beschäftigt hat, siehe in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. 26. Oktober 1907.

Es ist nicht zu leugnen, dass die Binnenwasserstrassen und die Eisenbahnen scharfe Konkurrenten sind. Der Grund ist in den zum Teil ausserordentlich niedrigen Frachtsätzen auf dem Wasserwege zu suchen, sodass, selbst trotz der oft grossen Umwege, der Transport zu Wasser weit billiger ist als auf der Bahn. Folgende Zahlen werden dies veranschaulichen:

Auf der Donau gibt es von Regensburg und Passau nach der unteren Donau Talfrachtsätze bis zu 0,50 Heller = 0,42 Pfennige pro tkm. Die Bergfrachtsätze gehen bis zu 500 km Entfernung auf 0,80 Heller = 0,68 Pfennige pro tkm, auf grössere Strecken noch weiter herunter.[1])

Es bewegten sich im Jahre 1899 die Bergfrachtsätze pro Tonnenkilometer in Pfennigen[2])

a) für Getreide:

auf der Donau (Szeged-Budapest) (657 km) zwischen 0,57 und 0,85 Pfg.

auf dem Rhein (Rotterdam-Mannheim) (569 km) zwischen 0,44 und 1,43 Pfg.

auf der Elbe (Hamburg-Magdeburg) (310 km) zwischen 0,72 und 1,63 Pfg.

b) für Kohle:

auf der Donau (Mohacs-Budapest) (211 km) etwa 0,74 Pfg.

auf dem Rhein (Ruhrhäfen-Mannheim) (354 km) zwischen 0,26 und 0,92 Pfg.

c) für Stückgüter:

auf der Donau (Wien-Galaz) (1811 km) zwischen 1,29 und 2,58 Pfg.

---

[1]) Suppán, Wasserstrassen und Binnenschiffahrt, Berlin 1907. S. 467.

[2]) Suppán a. a. O., 472, 473.

auf dem Rhein (Düsseldorf-Mannheim) (315 km) zwischen 2,13 und 3,23 Pfg.

auf der Elbe (Hamburg-Dresden) (566 km) zwischen 1,43 und 1,87 Pfg.

auf der Oder (Stettin-Breslau) (491 km) zwischen 1,53 und 2,55 Pfg.

d) für Holz:[1])

auf der Donau bis Regensburg im Durchschnitt etwa 1,1 Pfg.

Die Schwankungen der Frachtsätze auf den Wasserstrassen sind verschieden je nach der Jahreszeit und erklären sich dadurch, dass es keine festen Sätze gibt. Die Preise werden vielmehr lediglich bestimmt nach Angebot und Nachfrage.

Vergleichsweise mögen die Normaltarife auf Eisenbahnen herangezogen werden.

Sie betragen: für Getreide (Spezialtarif I) 4,5 Pfennige pro tkm und 6—12 Pfennige Abfertigungsgebühr für 100 kg,

für Holz 4,5—2,2 Pfennige und 6—12 Pfennige Abfertigungsgebühr,

für Stückgüter 11—6 Pfennige pro tkm und 10—20 Pfennige Abfertigungsgebühr.

Die Konkurrenz der Wasserstrassen und Eisenbahnen äussert ihre Wirkung in zwei Beziehungen.

Erstens wirkt das Bestehen guter Wasserstrassen reduzierend auf einzelne Bahntarife[2]), sowie dadurch auf die Durchschnittseinnahmen der Bahnen pro Tonnenkilometer für den Güterverkehr überhaupt.

---

[1]) Suppán, a. a. O., 470.

[2]) so für Amerika, Hadley, Railroad Transportation, 93—98 und passim.

So betrugen im Jahre 1905 die Durchschnittseinnahmen pro Tonnenkilometer:[1])

auf den preussischen Staatsbahnen 3,58 Pfennige,
auf den Bahnen der Vereinigten Staaten von Amerika nur 2,00 Pfennige,
auf den holländischen Staatsbahnen[2]) nur 3,15 Pfg.
auf den holländischen Privatbahnen nur 3,17 Pfg.

Gerade in Holland und den Vereinigten Staaten ist die Konkurrenz völlig abgabenfreier Wasserwege sehr wirksam. Sonst sind auf allen anderen Bahnen die Durchschnittseinnahmen höher mit Ausnahme der russischen; diese betrugen im Jahre 1905 nur 2,63 Pfennige trotz der relativ viel geringeren Konkurrenz der Wasserwege. Trotzdem die russischen Bahnen eine Ausnahme bilden, so beweist diese Zahl doch, dass die Wasserstrassen nicht allein für die niedrigen Durchschnittseinnahmen verantwortlich gemacht werden können.

Andererseits wird durch hohe Eisenbahnfrachtsätze der Verkehr auf die Wasserstrassen gelenkt. Manche Produkte haben einen so geringen Wert, bei grossem Gewicht oder Umfang, dass sie die hohen Transportkosten der Eisenbahn überhaupt nicht vertragen können, zum Teil wird ihr Absatz nur durch Bestehen des Wasserweges ermöglicht. Besonders wählen Massensendungen von Getreide, Kohlen, Erzen, Holz, Steinen, Sand usw. mit Vorliebe den Wasserweg, teils aus obenerwähnten Gründen, teils auch wegen der oft vorteilhafteren Ladungsmöglichkeit zu Schiff.[3])

[1]) Statistisches Jahrbuch f. d. d. R. 1908.

[2]) Vgl. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 22. März 1905.

[3]) Vgl. z. B. Bericht der Handelskammer, Ruhrort 1899/1900, Teil, I, 41 ff.

Kapitel 19.
Wasserstrassen und schutzzöllnerische Eisenbahntarife.

Wenn nun in einem Lande die Staatsbahnen für gewisse Waren des Auslandes aus zollpolitischen Gründen hohe bezw. verkehrshindernde Tarife einführen wollten, so würde demnach diese Tarifpolitik durch brauchbare Wasserstrassen leicht durchkreuzt werden können. Denn die ausländische Ware würde anstatt auf dem Bahnwege auf dem Wasserwege ins Inland eindringen. Hieraus ergibt sich, dass überhaupt eine Erörterung über die Beziehungen der Eisenbahngütertarife zur Zollpolitik unmöglich ist, ohne zugleich die Wasserstrassen zu berücksichtigen.[1])

Ein praktisches Beispiel für die Unwirksamkeit handelspolitischer Eisenbahntarife bietet der Getreideverkehr in Deutschland. Wir sahen bereits oben, dass die Staatsbahnen die Getreidetarife nicht zum mindesten aus schutzzöllnerischen Gründen auf einem hohen Niveau halten, um die Einfuhr ausländischen Getreides zu erschweren. Die Land- und Forstwirtschaft legt grossen Wert auf diese Politik der Staatsbahnen im Falle der Getreide- und auch der Holztarife.[2]) Dagegen werden von agrarischer Seite die Flüsse und Kanäle wegen ihrer niedrigen Frachtsätze als importfördernd verurteilt.[3]) Man erblickt in der Verkehrserleichterung abgabenfreier Binnenwasserstrassen einen Rest freihändlerischen Prinzips, das im Interesse der Schutzzollpolitik verschwinden muss.[4])

---

[1]) Diese lassen aber Seidler und Freud ausser acht.

[2]) Agrarisches Handbuch 1903.

[3]) Agrarisches Handbuch.

[4]) Ulrich, Staatsbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirtschaftspolitik, 27.

Man behauptet, die billigen Frachten kämen allein dem Auslande zugute und bedeuteten eine Herabsetzung der Zölle.[1]) Zunächst ist richtig, dass ausländisches Getreide fast ausschliesslich[2]) auf dem Wasserwege nach Deutschland importiert wird, dass also jedenfalls die Eisenbahntarife schutzzöllnerisch wirkungslos sind. Diese Tatsache beweisen schon ohne ziffernmässigen Nachweis die Schwankungen der Produktenbörse, die sich, soweit der Verkehr einen Einfluss hat, ausschliesslich nach der Schiffbarkeit, d. h. Eisfreiheit und Wasserstand der Wasserstrassen richten. Aber wir wollen im Folgenden versuchen, an Hand von Zahlen nachzuweisen, wie gering der Prozentsatz des mit der Bahn importierten Getreides ist.

Es wurde an Getreide importiert in Tonnen:

1. Weizen.

Jahr	Im Gesamteigenhandel[3])	Davon per Bahn direkt aus dem Auslande[4])
1897	1454129	64042
1898	1581201	58203
1899	1600051	22900
1900	1299552	33513
1901	2306399	78610
1902	2201974	80445
1903	2124643	50744
1904	2214820	48322
Im Durchschnitt	1847846	54597

Von dem Gesamtimport an Weizen wird mithin

[1]) Ulrich, a. a. O., 24.

[2]) Vgl. auch Jahresbericht der Handelskammer zu Ruhrort 1900, 71 ff.

[3]) Statistisches Jahrbuch 1906, 170.

[4]) Statistik der Güterbewegung auf deutschen Bahnen, 1898/1904.

etwa 3% auf dem Bahnwege importiert. Alles übrige benutzt den Wasserweg.

Es muss bemerkt werden, dass die Zahlen für den Bahnimport nicht mitumfassen den Bahntransport vom Ausland nach den deutschen Seehäfen. Dieser Verkehr in Weizen ist nur von Bedeutung für die Häfen in Ost- und Westpreussen. Er kommt laut der Statistik der Güterbewegung ausschliesslich von Russland, Polen und Galizien.

Es wurden nach ost- und westpreussischen Häfen von dort per Bahn befördert:

Im Jahre	Tonnen
1897	78846
1898	93454
1899	2703
1900	5155
1901	11702
1902	48810
1903	40440
1904	34058

Sämtliche übrigen deutschen Häfen empfingen vom Auslande in den Jahren 1898—1904 insgesamt nur 74 Tonnen Weizen per Bahn.

In obiger Berechnung ist der gesamte Bahnverkehr nach den ost- und westpreussischen Häfen ausser acht gelassen, weil dieser sich in Wirklichkeit nicht als Bahneinfuhr, sondern lediglich als Transitverkehr darstellt. Der Transport von russischem Getreide nach den ost- und westpreussischen Häfen zur Ausfuhr über See wird nämlich durch ausserordentlich niedrige Tarife begünstigt, russischerseits[1])

[1]) Vgl. Piotr Weryho, Schriften des Vereins für Sozialpolitik. 1900. 272 ff.

durch niedrige Exporttarife und deutscherseits[1]) durch sehr niedrige Transittarife, während in dem gewöhnlichen Verkehr für Getreide, das in Deutschland bleibt, die hohen Normalfrachtsätze gelten, die zu hoch sind, als dass Weizen, der lange Bahnstrecken zu durchlaufen hat, davon Gebrauch machte. Er wird den Bahntransport vielmehr bei niedrigen Frachtsätzen, d. h. im Transitverkehr vertragen, und so begeht man keinen oder höchstens einen ganz minimalen Fehler, wenn man den Bahnverkehr nach den Seehäfen aus der Berechnung ausschaltet.

2. Für den Roggenimport ergeben sich folgende Zahlen in Tonnen[2]):

Jahr	Gesamteigenhandelimport.	davon Bahnimport direkt.
1897	864069	42462
1898	891536	39388
1899	590744	26244
1900	967861	57816
1901	887218	77239
1902	990638	55484
1903	833790	17745
1904	464948	5630
Im Durchschnitt	811531	39001

Also importierte die Bahn etwa 5% des Gesamtroggenimportes. Auch hier ist aus obigen Gründen der russisch-polnische Verkehr mit den ost- und westpreussischen Häfen ausser acht gelassen; er schwankte zwischen 6707 Tonnen im Jahre 1897 und 101231 Tonnen im Jahre 1900 und betrug im Durch-

[1]) Uebersicht über die preussisch-hessischen Ausnahmetarife 1908.

[2]) Statistik der Güterbewegung auf deutschen Bahnen, 1897—1904.

schnitt für die Jahre 1897—1904: 29 229 Tonnen pro Jahr. Alle übrigen deutschen Seehäfen empfingen im ganzen nur 319 Tonnen Roggen in 8 Jahren auf dem Bahnwege[1]).

3. Hafer.

Jahr	Gesamtimport	davon per Bahn importiert.
1897	604398	44864
1898	491128	15147
1899	305591	20030
1900	559544	36258
1901	476015	24269
1902	502990	31953
1903	559812	24184
1904	435570	19542
Im Durchschnitt	491878	27026.

Hiernach importiert die Bahn etwa 6% Hafer direkt vom Auslande. Auch hier ist der z. T. sehr bedeutende Verkehr von Russland, Galizien und Polen nach den ost- und westpreussischen Seehäfen nicht mitgerechnet. Er ist durchschnittlich viel grösser als der Import für das ganze übrige Deutschland, wie folgende Tabelle zeigt. Dies und die sehr grossen Schwankungen beweisen m. E. auch, dass er lediglich als Durchfuhrverkehr anzusehen ist.

Es empfingen die ost- und westpreussischen Häfen vom Ausland:

Jahr	Tonnen
1897	22791
1898	14148
1899	39629
1900	103947

[1]) Statistik der Güterbewegung auf deutschen Bahnen 1897 bis 1904.

Jahr	Tonnen
1901	60439
1902	105114
1903	79630
1904	92712

Alle übrigen deutschen Seehäfen empfingen von 1897—1904 im Jahresdurchschnitt nur 81 Tonnen Hafer, die als unbedeutend ohne weiteres ausser acht gelassen werden können.

An Gerste importierten die Eisenbahnen in den Jahren 1897—1904 durchschnittlich 219304 Tonnen, während der Import im Gesamteigenhandel für diese Zeit im Durchschnitt 1149874 Tonnen betrug. Hiernach importierte die Bahn etwa 20% der Gersteneinfuhr. Die ost- und westpreussischen Häfen empfingen in den Jahren 1897—1904 im Durchschnitt 33780 Tonnen, alle übrigen deutschen Seehäfen nur 332 Tonnen.

Für Mais ergeben sich folgende Zahlen im Durchschnitt für die Jahre 1898—1904 in Tonnen:

Gesamtimport 1240656
Bahnimport 59213 = etwa 5% des Gesamtimports.
Empfang der ost- und westpreussischen Häfen 10528.
Empfang der übrigen deutschen Häfen 128.

Für Buchweizen, Hirse und Hülsenfrüchte gelten folgende Zahlen im Durchschnitte für 1898—1904 in Tonnen.

Gesamtimport 237204
Bahnimport 38927 = 18% des Gesamtimports.
Empfang der ost- und westpreussischen Häfen 106230
Empfang der übrigen deutschen Häfen 8030

Hier ist wiederum der Verkehr allein nach den ost- und westpreussischen Häfen im Durchschnitt viel

grösser als der Import nach dem ganzen übrigen Deutschland.

Es läge nahe, zur Prüfung der Richtigkeit dieser Zahlen vergleichsweise den Transport ausländischen Getreides auf den Wasserstrassen zu untersuchen. Aber die statistischen Angaben sind sehr unzuverlässig und führen deshalb nicht zu genauen Resultaten. Ulrich[1]) hat es versucht, den Getreideimport auf deutschen Binnenwasserstrassen im Verhältnis zum gesamten Import festzustellen. Er fand, dass für das Jahr 1894 auf Binnenwasserstrassen importiert wurden:

an Weizen 74,6 % des Gesamtimports
„ Roggen 62,6 „ „ „
„ Hafer 52,5 „ „ „
„ Gerste 44,5 „ „ „
an anderem Getreide und Hülsenfrüchten
43,5 % des Gesamtimports.

Diese Zahlen sind sicherlich zu niedrig gegriffen. Ulrich selbst[2]) gibt an, dass nur solches Getreide berücksichtigt wurde, dessen ausländische Provenienz mit Sicherheit festgestellt werden konnte. Ferner seien nicht sämtliche Einfuhrwege berücksichtigt worden, sondern einige wichtigere seien ausgelassen.

Bei Holz ist der Import zu Wasser auf $^4/_5$ des Gesamtimportes geschätzt worden[3]).

Diese Beispiele beweisen allerdings zunächst nur die Bevorzugung des Wasserweges für ausländische Massengüter geringeren Wertes. Aber sie lassen jedenfalls auch für andere Güter den Schluss zu, dass, wenn aus zollpolitischen Gründen für irgend eine Ware des

[1]) Staatsbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirtschaftspolitik, 30, 31.

[2]) a. a. O., 29.

[3]) Ulrich, a a. O., 29, cit. Referat des Prof. Endres, München.

Auslandes zu hohe, verkehrshindernde Eisenbahntarife eingeführt werden sollten, diese dadurch unwirksam würden, dass diese Güter auf den billigeren Flussläufen ihren Eingang ins Land fänden. Aber es wird m. E. garnicht einmal nötig sein, dass diese Tarife für ausländische Waren geradezu verkehrshindernd sind, um die oben geschilderte Wirkung zu erzielen. Jede einigermassen fühlbare Benachteiligung durch Eisenbahntarife wird das Ausland veranlassen, sie zu umgehen, indem anstatt der Bahn eine Wasserstrasse zum Import der Auslandware benutzt wird.

Ein Beispiel hierfür bietet die Abschaffung der niedrigen Differentialimporttarife auf deutschen Bahnen gegen Ende der 70er Jahre im Interesse der nationalen Zollpolitik. Es trat eine Erhöhung der Holz- und Getreidetarife ein. Die Folge war eine grosse Zunahme des Verkehrs in Holz und Getreide auf der Elbe von Oesterreich und Böhmen nach Deutschland, wie folgende Tabellen veranschaulichen:

Es betrug der Verkehr von Holz in Doppelzentnern:[1])

Im Jahre	
1875	7 430 000
1883	16 817 000
1890	28 043 150

in Getreide:

Im Jahre	
1875	32 000
1883	827 000
1890	851 000

Die oben dargelegte Folge wird aber nicht nur bei Massengütern, sondern auch bei höherwertigen

[1]) Ulrich, Staatsbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirtschaftspolitik, 26.

und Stückgütern eintreten. Denn zur Zeit bemächtigen sich die Wasserstrassen in nicht unbedeutendem Masse[1]) auch der hochwertigen Güter wegen der viel geringeren Frachtkosten im Vergleich zur Eisenbahn, trotz der möglicherweise bestehenden Vorteile des Eisenbahntransportes. Die Schiffahrtsgesellschaften[2]) sind nämlich bemüht, genaue Fahrzeiten und einen pünktlichen Dienst einzuführen, damit die Lieferfristen möglichst genau eingehalten werden können. Jede Vervollkommnung der Beförderung wird den Wasserstrassen zugute kommen, und besonders wird ein ausgebildeter Eilfrachtdienst auf Wasserstrassen den Verkehr in Stückgütern an sich ziehen. Nach Suppán[3]) wurden von der durchschnittlichen Frachtmenge von 2,1 Millionen Tonnen der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft befördert:

49 % Kaufmannsgüter (einschliesslich Mehl, Kleie, Holz, Ziegeln)
42 „ Körnerfrüchte
9 „ Kohlen.

Tritt nun von Seiten der Eisenbahnen irgend eine Benachteiligung der ausländischen Ware ein, so wird diese, je vollkommener der Wassertransport ist, desto mehr hiervon Gebrauch machen.

Kapitel 20.

Möglichkeit des Ausgleichs der Verkehrspolitik der Eisenbahnen und Wasserstrassen.

Wir haben im Vorigen gesehen, dass die Wasserstrassen der Verkehrspolitik der Staatsbahnen ent-

[1]) Ulrich, Stafleltarife und Wasserstrassen, Berlin 1894, S. 86.
[2]) Vgl. Suppán, Wasserstrassen und Binnenschiffahrt, Berlin 1902, 454.
[3]) Suppán a. a. O., 454.

gegenstehen. Sie werden von Seiten der Land- und Forstwirtschaft als Feinde der nationalen Schutzpolitik bezeichnet. Daher die Gegnerschaft agrarischer Kreise gegen jede Verkehrserleichterung durch neue Wasserstrassen.

Ulrich[1]) stellt den Satz auf, dass die Verbilligung der See- und Flussfrachten, die er ziffernmässig nachweist[2]), die Hauptursache der Notlage unserer Landwirtschaft sei, weil dadurch die preiserhöhende Wirkung der Zollschranke fortwährend vermindert würde. Billige Frachten erleichterten die Einfuhr fremden Getreides und hätten eine preisdrückende Wirkung, da die Gestehungskosten der ausländischen Ware herabgemindert würden.

Wie können nun diese Unterschiede in der gegenwärtigen Verkehrspolitik der Wasserstrassen und Eisenbahnen ausgeglichen werden? Die Antwort lautet: Durch Abgaben[3]) auf den Binnenwasserstrassen, den natürlichen sowohl wie den künstlichen. Durch die Erhebung von Abgaben wird zunächst der Übelstand beseitigt, dass auf Staatskosten die Einfuhr des Auslandes begünstigt wird. Denn während die Einnahmen der Eisenbahnen die Betriebsausgaben decken, erfolgt bei abgabenfreien Wasserstrassen die Unterhaltung und Verkehrserleichterung auf Kosten des Staates ohne entsprechende Einnahmen aus den Wasserstrassen. Die Behebung dieses Misstandes ist heute erreicht durch das Gesetz vom 24. Dezember 1911 betreffend den Ausbau der Deutschen Wasserstrassen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben[4]). Nach

[1]) Ulrich, Staatsbahnen und Staatswasserstrassen, 34.
[2]) Ulrich, a. a. O., 34, 35.
[3]) Ulrich, a. a. O., 38.
[4]) Reichsgesetzblatt 1911, 1137 ff.

Artikel I dieses Gesetzes dürfen auf natürlichen Wasserstrassen Abgaben nur für solche Anstalten (Werke und Einrichtungen) erhoben werden, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind. Es soll für die Herstellungs- und Unterhaltungskosten eine Einnahmequelle aus den Kreisen geschaffen werden, die davon Nutzen haben. Aber wenn auch durch dieses Gesetz ein finanzieller Vorteil geschaffen werden soll, so ist doch in schutzzöllnerischer Hinsicht eine Abweichung von dem früheren Artikel 54 der Reichsverfassung nicht ersichtlich. Dies zeigt die ganze Struktur des Gesetzes: Abgaben erfolgen nur zur Erleichterung des Verkehrs, (Artikel I); die Abgaben sind sehr niedrig und nach der Leistungsfähigkeit des Verkehrs abgestuft, (Artikel II § 9); die tonnenkilometrischen Einheitssätze betragen 0,02; 0,04; 0,06; 0,08 und 0,1 Pfennige.[1]) Nach Artikel VI soll den durch vertragliche Bestimmungen dem Auslande gewährten Rechten durch das Gesetz nicht vorgegriffen werden.

In gewisser Beziehung wird tatsächlich das Ausland durch die Einführung der Abgaben mehr getroffen, als das Inland, nämlich insoweit das Ausland seine Waren in grösseren Massen auf den Binnenwasserstrassen importiert, als darauf inländische Güter befördert werden. Aber der Import wird durch diese Ausgaben keineswegs erschwert, da ja die Abgaben sehr niedrig sind. Im Gegenteil wird im Endresultat das Ausland sogar einen Vorteil aus dem erleichterten Verkehr ziehen. Also zollpolitisch ist eine Abweichung von früher nicht zu konstatieren.

Um die Wasserstrassen den Eisenbahnen in handelspolitischer Beziehung gleichzustellen, müsste man auf ausländische Ware höhere Abgaben fordern als

[1]) Man vergleiche hiermit auch die übrigen Bestimmungen des § 9.

auf einheimische, oder man könnte, was nicht mit so grossen Schwierigkeiten verbunden wäre als die unterschiedliche Behandlung in- und ausländischer Produkte, höhere Abgaben für Berg-[1])[2]) als für Talfahrten erheben, oder man könnte die Schiffe des Auslandes bedeutend höher belasten als deutsche Schiffe.

Alle diese Vorschläge sind jedoch unannehmbar.

Der Vorschlag, Bergfrachten höher zu belasten als Talfrachten, ist abzulehnen zunächst deshalb, weil es oft unmöglich sein wird, z. B. auf Kanälen genau zu bestimmen, was Berg- und Talfahrt ist[3]). Ausserdem würde durch höhere Abgaben zu Berg auch die inländische Ware getroffen werden. So z. B. bei Getreide. Von den grossen Mengen Getreide, das auf dem Rhein die Zollgrenze bei Emmerich zu Berg passiert, ist ein nicht unbedeutendes Quantum deutscher Herkunft, weil wegen der hohen Bahnfrachtsätze das Getreide aus Ost- und Westpreussen und Pommern den Wasserweg über Ost- und Nordsee und den Rhein herauf wählt.

Folgende Tabelle zeigt vergleichsweise a) die Kosten des Bahntransportes, b) des Wasserwegs für 10 Tonnen Getreide für die Strecken:

	Königsberg-Duisburg	Königsberg-Mannheim
a)	512 Mk.	554 Mk.
b)	172 „	192 „

Es würde also deutsche Produktion ebenfalls getroffen werden.

---

[1]) Ulrich, Staatsbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirtschaftspolitik, 38, 391.

[2]) Dr. O. Böhmer, die Tarifierung land- und forstwirtschaftlicher Produkte etc. S. 45.

[3]) Vgl. Zoepfl: Aeussere Handelspolitik und innere Verkehrspolitik, 20.

Auch die höhere Belastung ausländischer Schiffe ist untunlich, weil diese möglicherweise auch einheimische Produkte befördern, auf die dann die Abgaben in Form höherer Frachten im konkreten Falle abgewälzt würden.

Schutzzöllnerisch wirksam wäre nur der erste Vorschlag, höhere Abgaben für ausländische als für inländische Produkte zu erheben. Aber auch diesem Vorschlage stehen die Bedenken entgegen, die wir oben bei der Erörterung der Eisenbahntarife erwähnt haben. Die Schiffer müssten sich zunächst Gewissheit verschaffen über die Provenienz der Ware. Dass ein solcher Vorschlag schon aus diesem Grunde verkehrshindernd ist, liegt auf der Hand. Aber noch mehr; wollte man z. B. auf ausländisches Getreide auf dem Rhein aus zollpolitischem Gründen hohe Abgaben fordern, so würde das die Gestehungskosten und somit den Preis erhöhen. Hierdurch wäre den Konsumenten schlecht gedient und der Landwirtschaft wäre auch nur wenig geholfen, wenn nicht zugleich ihre Absatzmöglichkeit im Inlande durch niedrige Eisenbahntarife erleichtert würde. Auch die Schifffahrt und die Getreidehandelszone in Mannheim erlitten ohne einen entsprechenden Vorteil für die Gesamtheit einen schweren Schaden.

Der Staat würde die Verkehrspolitik auf seinen Eisenbahnen und Wasserstrassen am wirksamsten in Einklang bingen können, wenn ein Schiffahrtsmonopol für den Staat geschaffen würde. Die Verstaatlichung der Schiffahrt würde eine vollkommene Angliederung der Flussfrachten an die Frachtpolitik der Eisenbahnen im Sinne einer Schutzzollpolitik ermöglichen. Denn der Staat könnte dann die Schiffsfrachtsätze festsetzen

auf Grund handelspolitischer Prinzipien, die heute bei deren Festsetzung gänzlich ausgeschaltet sind.

Aber die Verstaatlichung der Schiffahrt hat auch ihre grossen Bedenken. Vor allem würde dadurch die Konkurrenz der Wasserstrassen beseitigt, die korrigierend [1]) auf die Gestaltung der Eisenbahntarife wirkt, und diese Wirkung ist nicht zu unterschätzen.

Die Festsetzung der Frachtsätze auf Wasserstrassen durch das Reich unter Belassung der Schiffahrt in Privathänden, wie sie Ulrich [3]) fordert, dürfte, abgesehen von anderen Schwierigkeiten, handelspolitisch kaum zu einem Ziele führen.

Es liegt ausserhalb des Rahmens dieser Arbeit, auf Einzelheiten dieser Fragen einzugehen. Es konnten im Vorhergehenden vielmehr nur eine Reihe der hauptsächlichsten Gesichtspunkte herangezogen werden, um zu zeigen, dass es nicht möglich ist, bei der Prüfung der Frage der Beziehungen der Eisenbahntarife zur Schutzzollpolitik sich auf die Eisenbahnen zu beschränken. Abgesehen von Bedenken, die sich schon allein bei der Betrachtung vom Standpunkte der Eisenbahnen ergeben, haben wir dargetan, wie leicht billigere Verkehrsstrassen eine Tarifpolitik auf handelspolitischer Grundlage durchkreuzen können, und welche Schwierigkeiten zu überwinden sind, wenn man die Wasserstrassen den Eisenbahnen in ihren Beziehungen zur Handelspolitik gleichstellen will.

Wir wenden uns nun wieder den Eisenbahntarifen zu.

---

[1]) Dr. Karl Ludwig Schecher, Verkehrslehre der Binnenschiffahrt, Halle 1911, 78.

[2]) Die Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein. Denkschrift des Arbeitsausschusses der Rheinschiffahrtsinteressen. Mainz 1905, 109.

[3]) Ulrich, Preuss. Verkehrspolitik und die Staatsfinanzen, 100.

c) Sonstige Tarife auf deutschen Staatsbahnen in ihrer Beziehung zum Import.

Kapitel 21.

Die Verbandstarife.

Nach diesen Erörterungen über die Möglichkeit, den Eisenbahnen eine positive Aufgabe in Bezug auf die Zollpolitik, soweit sie den Import betrifft, zu stellen und über die Bedenken dagegen, unterziehen wir uns der Betrachtung einer Reihe von weiteren Tarifen auf Staatsbahnen in Deutschland in ihrer Beziehung zum Import. Wir haben schon betont, dass im Prinzip die Staatsbahnen die ausländischen Waren vor den inländischen nicht begünstigen, aber wenn auch die Bahnen bestrebt sind, dieses Prinzip allgemein zur Durchführung zu bringen[1]), so mögen dennoch auch Ausnahmen hiervon bestehen. Freilich sind es deren verhältnismässig sehr wenige. Sie sind dadurch zu erklären, dass einige Tarife von früheren Zeiten her übernommen sind und dass diese, um wirtschaftliche Störungen zu vermeiden, beibehalten werden mussten. Es ist eben im wirtschaftlichen Leben wegen der vielen in Frage kommenden Interessen schwer, wenn nicht gar unmöglich, ein Prinzip ohne Ausnahmen durchzuführen.

Bezeichnend für die Bestrebungen der Staatsbahnen ist die Entwicklung des folgenden Ausnahmetarifs für frisches Kern- und Steinobst, Nüsse und Maronen im Verkehr zwischen rheinischen und süddeutschen Stationen mit niederländischen und belgischen Häfen zu folgenden Sätzen[2]):

[1]) Vergl. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 1900, Ernst Heubach, 477.

[2]) Übersicht über die preussisch-hessischen Ausnahmetarife 1908.

Für 5 Tonnen anstatt dem Normalsatz von 6,7 plus 10 Pfennigen der reduzierte Satz von 5,0 plus 6 Pfg; für 10 Tonnen anstatt 6,0 plus 6 Pfennigen nur 4,5 plus 6 Pfennige.

Während vor 1898 dieser Tarif auch für die Einfuhr galt, hat er seit diesem Jahre im Interesse der deutschen Produktion nur für die Ausfuhr Geltung.

Eine wichtige Gattung von Tarifen, die man als einer Schutzzollpolitik zuwiderlaufend verurteilt hat,[1] [2] sind die sogenannten Verbandstarife, d. h. Tarife der verschiedenen zwischen dem Inland und Ausland bestehenden Eisenbahnverbände. Zwischen bestimmten Stationen des In- und Auslandes werden diese direkten Tarife gebildet durch Addierung der jeweiligen Tarifbeträge, d. h. der Einheitssätze plus Gebühren a) von der ausländischen Abgangsstation bis zur Grenze und b) von der Grenze bis zur inländischen Bestimmungsstation. Die deutschen Bahnen berechnen nun in der Regel für die ausländische Ware dieselben Einheitssätze wie für die gleiche inländische, sodass letztere hierdurch nicht benachteiligt wird. Aber es werden in der Regel die Tarifsätze im Inland sowohl wie im Ausland um die halbe Manipulationsgebühr gekürzt. So wird z. B. russisches Getreide im russisch-deutschen Verbandsverkehr in Deutschland zum Einheitssatz von 4,5 Pfennigen befördert. Es zahlt jedoch auf der deutschen Strecke von der Grenze an nur die Hälfte der Abfertigungsgebühr, d. h. anstatt 6—12 Pfennige nur 3—6 Pfennige pro 100 kg oder 3—6 M. pro 10

[1]) Seidler und Freud, 34, 35.

[2]) Dr. O. Boehmer, Die Tarifierung land- und forstwirtschaftlicher Produkte auf Eisenbahnen und Wasserstrassen im deutschen Reich, 50.

Tonnen. Wird dagegen deutsches Getreide von der Grenze ab verfrachtet, so zahlt es die ganze Gebühr. Der Nachlass der halben Gebühr erscheint wenigstens von dem heute geltenden Gesichtspunkte der kaufmännischen Verwaltung der Bahnen aus ganz gerechtfertigt insofern, als eben die ausländische Ware im Inlande nur einmal abgefertigt wird, d. h., sie wird beim direkten Verkehr nur ausgeladen. Es erscheint deshalb die inländische Ware ab Grenzstation um die halbe Manipulationsgebühr = 6 Mk. für 10 Tonnen über 100 km gegenüber der ausländischen benachteiligt. Hiervon sind aber noch abzuziehen etwa 70 Pfennige Gebühren für Zollabfertigung und Statistik, die z. B. an der deutsch-russischen Grenze für je eine Wagenladung ausländischen Getreides erhoben werden.

Formell ist also ein Nachteil der inländischen Ware nicht zu leugnen. Aber ob auch materiell durchweg nachteilige Wirkungen der Verbandstarife zu verzeichnen sind, scheint mir nicht bewiesen zu sein.

Zunächst sind die Verbandstarife dort nicht schlechthin zu verurteilen, wo sie als Transittarife erscheinen, wie z. B. die deutsch-russischen Getreide-Verbandstarife von russischen und polnischen Stationen nach Königsberg [1]) und Danzig zur Ausfuhr über See. Sie schädigen dann die heimische Produktion nicht und sind unter denselben Voraussetzungen unanfechtbar wie die Transittarife, die noch unten zu erörtern sind, besonders, wenn die heimischen Produkte gleichfalls durch Ausfuhrtarife begünstigt werden, wie dies bei Getreide im Osten der Fall ist.

Was dann die Verbandstarife für diejenigen aus-

[1]) Piotr Weryho. Die Eisenbahntarife Russlands für Getreide und Mehl im letzten Dezennium, Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1900, 293.

ländischen Waren betrifft, die im Inlande bleiben, so ist zwar nicht zu leugnen, dass z. B. für Getreide, die Differenz unter Umständen nachteilig sein kann, und man hat im Interesse der deutschen Landwirtschaft eine Abschaffung dieser Verbandstarife verlangt.[1]) Manche halten dies für eine genügende Lösung der Getreidetariffrage im Osten.[2]) Jedenfalls wäre die Abschaffung direkter Verbandstarife, wenn sie auch hinderlich ist für den internationalen Verkehr, ein besseres Hilfsmittel als ungleiche Tarifierung in- und ausländischer Güter. Sie könnte vor allem ohne Verletzung etwaiger handelsvertraglicher Paritätsbestimmungen erfolgen. Aber wenn auch die Verbandstarife mitunter für einzelne Produktionszweige, wie z. B. die Landwirtschaft, in geringem Masse und lokal nachteilig wirken können, so ist doch nicht zu vergessen, dass andererseits der teilweise Wegfall der Abfertigungsgebühren im Verbandsverkehr dem gesamten Export des Inlandes nach dem jeweiligen Auslandsstaate zu gute kommt, und schon deshalb vom Standpunkte des Ganzen aus die nachteiligen Folgen für einzelne Produktionszweige als geringwertig erscheinen können, ein Argument, das man freilich auf hochschutzzöllnerischer Seite nicht gelten lassen will.

Kapitel 22.

Niedrige Importtarife auf solche Produkte, die nicht im Inlande erzeugt werden.

Unter den Importartikeln befinden sich auch solche, die im Inlande selbst aus verschiedenen Gründen nicht erzeugt werden können. Da es in diesem Falle

[1]) Piotr Weryho, 282 ff.

[2]) Dr. Boehmer, 50.

keine inländischen Produzenten gibt, die durch die auswärtige Konkurrenz geschädigt werden können, so liegt keine Veranlassung vor, die Einfuhr dieser Waren zu erschweren. Soweit sie mit Zöllen belegt sind, handelt es sich nicht um Schutzzölle, sondern um Finanzzölle. So stehen denn auch der Bewilligung niedriger Einfuhrtarife auf den Eisenbahnen für solche Waren keinerlei Bedenken entgegen, es sei denn, dass es sich um solche Waren handelt, die, trotzdem sie in gleicher Art nicht auch im Inlande erzeugt werden, dennoch mit der inländischen Produktion konkurrieren, weil sie ähnliche inländische Produkte, die die gleichen Bedürfnisse befriedigen, ersetzen oder verdrängen.

Wir finden auf den Staatsbahnen in Deutschland eine ganze Anzahl von niedrigen Einfuhrtarifen auf Produkte des Auslandes, die nicht in Deutschland erzeugt werden. Sie gelten von der Grenze oder von den Seehäfen landeinwärts, manche auch zugleich in umgekehrter Richtung. Werden die betreffenden Güter innerhalb Deutschlands von einer Station zur andern befördert, so zahlen sie die normalen Frachtsätze der entsprechenden Tarifklasse. Es handelt sich also um Importausnahmetarife. Sie sind, wie wir sahen, vom handelspolitischen Standpunkte aus ganz unbedenklich, und sie unterscheiden sich insofern wesentlich von den niedrigen Importtarifen auf den englischen Privatbahnen, als die letzteren, wie gezeigt, auch für solche Produkte gelten, die auch in England selbst erzeugt werden, wie z. B. Hopfen, Gemüse usw. In Deutschland und ebenso in Belgien gelten sie insbesondere für gewisse Kolonialwaren, Baumwolle usw. Der Zweck dieser Tarife ist, zunächst die betreffenden Produkte möglichst billig einzuführen, damit die sie verarbeitenden heimischen Industrien einen Vor-

teil davon haben. So wurden die später zu erörternden Baumwolleausnahmetarife von der deutschen Seeküste und von Frankreich lediglich im Interesse der Baumwollspinnereien eingeführt.[1]) Bei den Seehafenausnahmetarifen, die, wie ihr Name besagt, von und nach deutschen Seehäfen Geltung haben, ist auch neben dem Interesse der betreffenden einheimischen Industrie in hohem Grade, z. T. auch ausschliesslich massgebend gewesen das Interesse an der Entwicklung der deutschen Seehäfen und Bahnlinien in Konkurrenz mit niederländischen und belgischen Häfen, bezw. Bahnlinien.[2]) Daneben wird von Seiten der Staatsbahnen das finanzielle Ergebnis bei Einführung eines Ausnahmetarifs begreiflicherweise niemals aus dem Auge verloren.

Von den Seehafenausnahmetarifen, die von wie auch nach Seehäfen gültig sind, interessieren an dieser Stelle lediglich die landeinwärts geltenden Frachtsätze. Sie sind für die Einfuhr von Kolonialprodukten die wichtigsten, da diese Waren von allen Weltteilen auf dem Seeweg an unsere Küsten gelangen und von dort aus ihren Eingang in das Land finden.

Der Seehafenausnahmetarif 20a enthält niedrige Frachtsätze von Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Cuxhafen, Hamburg, Flensburg, Kiel, Lübeck, u. a. m. nach den verschiedensten Stationen im Lande für folgende Waren: Alizarin, Orangen, Mandarinen, Farbhölzerextrakt, Gambir, Kastanien, Talg, Tran u. a. m. Namentlich ist der niedrige Tarif für Tran von Be-

[1]) Übersicht über die preussisch-hessischen Ausnahmetarife 1908.

[2]) Einzelheiten über die massgebenden Faktoren bei der Einführung einzelner Tarife sind aus den Publikationen verschiedener Handelskammern und den Verhandlungen des preussischen Landeseisenbahnrats ersichtlich.

deutung, da bis zu einem gewissen Grade auch die deutsche Hochseefischerei dadurch begünstigt wird.

Von denselben Häfen gilt der Seehafenausnahmetarif 20 b, der vom handelspolitischen Gesichtspunkte aus durchaus einwandfrei erscheint. Er ist anwendbar für folgende fremdländische Waren: Datteln, Chinagallen, Anis, Ingwer, Guttapercha, Kaffee, Kampferöl, Kautschuk, Muskatblüte, Muskatnüsse, Pfeffer, Tamarinden, Chinarinden, Süssholz und Süssholzwurzeln, Rosinen, Tee, Zimmet u. a. m. Der Normaltarif ist für diese Waren in Wagenladungen von 10 Tonnen die allgemeine Wagenladungsklasse B. = 6 Pfennig per Tonnenkilometer Streckenzusatz plus 6 - 12 Pfennig Abfertigungsgebühr für 100 kg. Der reduzierte Einheitssatz des Seehafenausnahmetarifs 20 b = 3,68 Pfennige. Folgende Tabelle veranschaulicht den Preisunterschied zwischen dem Tarif der allgemeinen Wagenladungsklasse B und diesem Seehafenausnahmetarif.

Nach dem Normaltarif betrüge der Preis für 10 Tonnen = 1 Wagenladung:

von	Emden	nach	Mannheim	353	M.	(568 km)
„	Bremen	„	„	336	„	(544 „)
„	Lübeck	„	„	404	„	(654 „)

nach dem Seehafenausnahmetarif beträgt er:

von	Emden	nach	Mannheim	217	M.
„	Bremen	„	„	217	„
„	Lübeck	„	„	253	„

Für Kakaobohnen und Kakaobutter gilt der Seehafenausnahmetarif 20 c. Der Unterschied vom Normaltarif ergibt sich aus folgender Tabelle:

	Normalpreis	Reduzierter Preis S. 20 c.
Bremen bis Mannheim	356 M.	313 M.
Emden „ „	353 „	313 „
Lübeck „ „	404 „	350 „
Hamburg „ „	382 „	332 „

Hier ist der Nachlass im Preise nicht so gross als im Seehafentarif 20 b. Es handelt sich hier um hochwertige Güter zum Konsum als Genussmittel und als Fett besonders zur Herstellung von Salben usw.

Der Seehafenausnahmetarif 25 gewährt ermässigte Frachtsätze auf Palmöl, Palmkernöl, Kokosnussöl und Kokosbutter.

Der Seehafenausnahmetarif 21 gilt für Harz, Farbhölzer und besonders für Schwefel. Hierdurch wird einerseits die Einfuhr von rohem Schwefel zur Weiterverarbeitung erleichtert. Andererseits lässt gerade auch dieser Tarif erkennen, dass hierdurch besonders die Interessen der deutschen Seehäfen gegen die Konkurrenz ausländischer, und des deutschen Bahnweges gegen den ausländischen, z. B. den italienisch-schweizerischen über Genua (für den sizilianischen Schwefel) gewahrt werden sollen.

Der Normaltarif für Schwefel ist der Spezialtarif I. Hiernach betragen die Kosten für 10 Tonnen über:

568 km — 266 M.
544 „ — 255 „
615 „ — 289 „
654 „ — 306 „

während sie betragen für die gleichen Entfernungen

von Emden nach Mannheim	184 Mk.	(568 km)
„ Bremen nach Mannheim	184 „	(544 „)
„ Altona nach Mannheim	203 „	(615 „)
„ Lübeck nach Mannheim	214 „	(654 „)

Reis, ein wichtiges und nahrhaftes Genussmittel, geniesst beim Import die niedrigen Sätze des Seehafenausnahmetarifs 24, und es ermässigt sich die Fracht gegenüber dem Spezialtarif I auf den oben genannten Strecken für 10 Tonnen um 83 bezw. 72, 93 und 103 Mk. Ferner bestehen eine Reihe von Ausnahmesätzen auf Reis im Importverkehr mit Rumänien. Auch von Italien gelten für Reis und andere Produkte des italienischen Bodens besondere Ausnahmetarife, die hier nicht näher erörtert zu werden brauchen.

Wichtig sind auch die Tarife auf Baumwolle, Baumwollabfälle und Baumwollgarnabfälle, für deren Bezug Deutschland ganz auf das Ausland angewiesen ist. Es wurden im Jahre 1907: 476419 Tonnen Baumwolle, 27396 Tonnen Baumwollabfälle und 32840 Tonnen Abfälle von bearbeiteter Baumwolle eingeführt[1]). Für das Jahr 1910 betragen diese Ziffern 402428 Tonnen, bezw. 24263 Tonnen, bezw. 44724 Tonnen für Abfälle von bearbeiteter Baumwolle. Die Hauptbezugsquellen sind in erster Linie die Vereinigten Staaten von Amerika, dann Britisch-Indien und Egypten. Von den deutschen Seehäfen, unter denen für den Baumwollenhandel Bremen der wichtigste ist, geniesst Baumwolle den billigen Seehafenausnahmetarif 14, um den Transport in das Innere des Landes im Interesse der Baumwollspinnereien- und webereien zu erleichtern. Wie aus der Übersicht über die preussisch-hessischen Ausnahmetarife (1908) hervorgeht, war dieses Interesse der massgebende Grund für die Einführung des Tarifs. Während der Normalsatz für Baumwolle nach Spezialtarif I 4,5 Pfennige pro Tonnenkilometer plus 12 Pfennige Abfertigungsgebühr für je 100 kg über 100 km be-

[1]) Stat. Jahrbuch für das deutsche Reich, 1908, 251; 1911 208.

trägt, ist der Streckensatz bloss 2,2 Pfennige über 100 km.

Hiernach betragen die Frachtkosten für 10 Tonnen:

von Bremerhafen nach Mannheim anstatt 255 Mark bloss 184 Mark.

von Bremerhafen nach Mainz anstatt 236 Mark bloss 160 Mark.

von Bremerhafen nach Worms anstatt 249 Mark bloss 181 Mark.

von Bremerhafen nach Düsseldorf-Derendorf anstatt 141 Mark bloss 75 Mark.

Der wichtigste Bezugsort für Rheinland, Westfalen ist Bremen bezw. Bremerhafen.

Um der bedeutenden Baumwollindustrie speziell in Elsass-Lothringen, die bis jetzt noch nicht in der Nähe schiffbarer Wasserstrassen liegt, die Einfuhr von Baumwolle zu erleichtern, bestehen von den für sie tarifarisch günstig gelegenen französischen Seehäfen wie Dünkirchen, Gravelines, Calais, Boulogne, St. Valery, Le Tréport, Ausnahmetarife nach Elsass-Lothringen; ferner ein besonderer Tarif von Le Havre nach den dort gelegenen Stationen; endlich Ausnahmetarife von französischen Häfen am Ärmelkanal nach Baden[1]).

Infolge der genannten Tarife kommt die Hauptbahneinfuhr von Baumwolle nach Elsass-Lothringen von Bremen und Frankreich.

Im Jahre 1898 wurden dorthin insgesamt 43889 Tonnen Baumwolle importiert, davon 22563 Tonnen von Bremen und 17077 von Frankreich. Im Jahre 1906 betrugen die Zahlen:

---

[1]) Verzeichnis sämtlicher Tarife, an denen die deutschen Eisenbahnen mit eigenen Stationen usw. 1900—1902.

Gesamtimport per Bahn 50750 Tonnen
davon von Bremen 20660 Tonnen
„ Frankreich 19162 „[1])

Zum Schluss mag noch folgender interessanter Tarif erwähnt werden:

Ausnahmetarif für Manila-Hanf und Hanf aus deutschen überseeischen Kolonien von deutschen Seehäfen nach Verbrauchsplätzen. Der Tarif besteht zur Erleichterung des direkten Bezuges unter Ausschaltung des ausländischen Zwischenhandels. Es wird eine Ermässigung von Spezialtarif II auf Spezialtarif III gewährt[2]).

Kapitel 23.

Niedrige Importtarife auf solche Produkte, die auch im Inlande erzeugt werden.

Es bestehen auf den Staatsbahnen in Deutschland auch niedrige Einfuhrtarife auf solche Güter, die neben der Einfuhr in grösseren oder kleineren Mengen auch im Inlande produziert werden.

Für den Bezug von Petroleum ist Deutschland fast ganz auf das Ausland angewiesen. Im Jahre 1910 betrug die verzollte Menge von Petroleum in rohem und gereinigtem Zustande und anderen Erdölerzeugnissen 1151376 Tonnen[3]). Um die Einfuhr dieser Stoffe zu erleichtern, bestehen eine Anzahl von Ausnahmetarifen. Zunächst der Ausnahmetarif 20 und der Seehafenausnahmetarif 16 a. Der Normalsatz für Petroleum und Naphta ist nach der allgemeinen Wagenladungsklasse 6 Pfennig pro tkm plus 6 — 12

[1]) Statistik der Güterbewegung auf deutschen Bahnen. 1898, 1906.

[2]) Übersicht über die preussisch-hessischen Ausnahmetarife, 1908.

[3]) Stat. Jahrbuch für das deutsche Reich 1911, 329.

Pfennig Abfertigungsgebühr pro 100 kg, während die Streckeneinheitssätze der Ausnahmetarife bis zu 2,2 Pfennig pro tkm herabsinken. So gilt von den deutschen Nordseehäfen und Lübeck nach Rheinland und Westfalen der ermässigte Satz von 2,2 plus 6 — 12 Pfennig; ferner von Nordseehäfen und von Lübeck und Stettin nach Stationen in Südwestdeutschland und Bayern der Einheitssatz von 4 — 2,2 Pfennig plus 6 Pfennig Abfertigungsgebühr für kg (Ausnahmetarif 20). Nach dem Seehafenausnahmetarif beträgt die Fracht für 10 Tonnen Petroleum:

von Bremen nach Frankfurt a/M. anstatt 287 Mark bloss 140 Mark.

von Hamburg nach Cöln-Gereon anstatt 269 Mark bloss 106 Mark.

von Lübeck nach Düsseldorf anstatt 283 Mark bloss 111 Mark[1]).

Durch einen Ausnahmetarif wird die Bahneinfuhr gereinigten Petroleums von Russland über Eydtkuhnen, Thorn, Alexandrowo, Sosnowice erleichtert.

Gegenüber der Einfuhr von Petroleum aus dem Ausland ist die Gewinnung dieses Stoffes in Deutschland selbst verhältnismässig sehr gering. Sie beträgt etwa $^1/_{10}$ der Einfuhr. Aber immerhin wurden in Deutschland gewonnen 106379 Tonnen im Jahre 1907 und 145168 Tonnen im Jahre 1910[2]). Um nun die heimische Produktion gegenüber dem Auslande nicht ungünstiger zu stellen, hat man konsequenterweise auch von den deutschen Gewinnungsplätzen aus nach den Verbrauchsplätzen die niedrigen Sätze des Ausnahmentarifes 20 zur Anwendung gebracht. So be-

[1]) Henkel, Rhein- und Main-Eisenbahngütertarif.

[2]) Stat. Jahrbuch des deutschen Reiches 1908, 251; 1910, 329.

steht von elsässischen und pfälzischen Gewinnungsplätzen wie z. B. Pechelbronn und Lobsann sowie von Saarlouis der Streckensatz von 2,2 Pfennig pro tkm nebst der normalen Abfertigungsgebühr.

Derselbe Satz gilt von Peine[1]) nach Cöln und dem rheinisch-westfälischen Bezirk, während in der Richtung nach den Küstengebieten der Seehafentarif 16 a Geltung hat.

Felle und Häute, und zwar rohe, grüne, gesalzene und getrocknete, nicht aber gegerbte, geniessen die reduzierten Sätze des Seehafenausnahmetarifs 20. Vom schutzzöllnerischen Standpunkte aus sind diese Tarife, auch insoweit sie als Einfuhrtarife in Betracht kommen, keineswegs für schädlich zu halten. Zwar konkurrieren die fremden Felle und Häute mit den einheimischen, aber ein Schaden erwächst dadurch der deutschen Viehzucht nicht. Denn Felle und Häute werden gewissermassen als Nebenprodukte bei der Fleischgewinnung erzielt und sie bilden nur einen verhältnismässig geringen Teil des Wertes des Viehs[2]). Deshalb müsste der Preis dieser Nebenprodukte exorbitant gesteigert werden, um eine Vergrösserung der Viehzucht um ihretwillen herbeizuführen. Umgekehrt wird eine etwaige preisdrückende Wirkung der erleichterten Einfuhr dieser Produkte die Viehzucht nicht beeinflussen. Von Einfluss sind hierfür allein die Fleischpreise.

Zudem sind die Felle und Häute, die noch ungegerbt sind, als Rohprodukte anzusehen, deren erleichterte Einfuhr, abgesehen von dem Vorteil für den heimischen Transportweg, für die bedeutende Leder-

[1]) Verzeichnis sämtlicher Stationen . . . . 1900—1902.
[2]) R. Schüller, Schutzzoll und Freihandel, 160.

industrie von Wichtigkeit ist, die im Jahre 1907 allein für über 226 Millionen Mark Lederwaren exportierte[1]). Endlich ist zu bemerken, dass der fragliche Tarif auch für die Ausfuhr deutscher Felle und Häute gilt.

Rohtabak geniesst die Seehäfenausnahmetarife 20 b und 26. Aus der bei der Erörterung des Tarifs 20 b oben angeführten Tabelle ist der Unterschied des Preises vom Normaltarif ersichtlich. Selbst von hochschutzzöllnerischer Seite können diese wesentlich in Konkurrenz mit dem Wasserwege bestehenden Tarife nicht als der heimischen Tabakproduktion schädlich angesehen werden. Es wird allerdings der ausländische Tabak billiger gefahren als der deutsche, weil zwischen deutschen Stationen im Binnenland, soweit meine Nachforschungen ergeben haben, der in Deutschland produzierte Tabak ausnahmslos zu dem höheren Normaltarif befördert wird.

Aber hierbei ist zu bedenken, dass der in Deutschland produzierte Tabak verhältnismässig viel kürzere Strecken zu durchlaufen hat, um zu den Stätten der Verarbeitung zu gelangen als der ausländische. So z. B. der in der Pfalz angebaute Tabak von dort bis zur Zentralstelle der dortigen Tabakfabrikation in Mannheim, in der Uckermark bis zur Zentralstelle in Schwedt. Andererseits ist Rohtabak ein Rohprodukt, das im Interesse der es verarbeitenden deutschen Industrie, was den Transport anbelangt, möglichst billig verfrachtet werden soll. Der deutsche Tabakbau dürfte aber selbst durch niedrigere Inlandtarife kaum gefördert werden können, da seine Ausdehnung schon durch die besonderen Bodenverhältnisse in Deutschland gehindert wird. Qualitätsware benötigt ganz besonderen Boden, und soweit er in Deutschland vorhanden ist, ist er

[1]) Stat. Jahrbuch für das deutsche Reich 1908.

schon ausgenutzt. Die Hinzuziehung neuen Bodens würde aber keine Qualitätsware hervorbringen.[1])

Es betrug[2])

	a) die Erzeugung von Rohtabak im Inlande.	b) die Einfuhr ins Inland in Tonnen.
im Jahre 1907	23 071	74 834
„ „ 1908	27 527	83 287
„ „ 1909	22 542	65 100

Endlich muss noch ein Ausnahmetarif auf überseeische Eisenerze erwähnt werden. Er gilt von Stettin, Swinemünde, Danzig und Neufahrwasser nach dem schlesischen Industriebezirk. Der Einheitssatz beträgt 1,34 Pfennige pro tkm plus nur 6 Pfennige Abfertigungsgebühr für je 100 kg für eine Mindestmenge von 45000 kg. Dieser Tarif soll dem schlesischen Industriebezirk den Bezug namentlich der schwedischen und russischen Eisenerze erleichtern, denn die schlesischen Hochöfen sind heute grösstenteils auf den Bezug ausländischer Erze angewiesen.[3]) Durch diesen Tarif wird natürlich bis zu einem gewissen Grade die Einfuhr der ausländischen Erze erleichtert zum Nachteil der deutschen Erzproduktion. Aber erstens ist zu beachten, dass die ausländischen Erze sich gegenüber den einheimischen durch grossen Eisengehalt, etwa 60 % gegen 30 %, auszeichnen.[4]) Ferner ist zu bedenken, dass die bedeutende Eisenindustrie, die in stets gesteigertem Masse auf den Absatz nach dem Auslande angewiesen ist[5]), den billigen Bezug dieser

[1]) Auskunft des Herrn Syndikus des deutschen Tabakvereins in Frankfurt a. M.

[2]) Stat. Jahrbuch für das deutsche Reich, 326.

[3]) Ross, die Entstehung von Grossindustrie an der deutschen Seeküste, 56 ff.

[4]) Ross, a. a. O., 56.

[5]) Ross, a. a. O., 13.

Rohprodukte benötigt. Wegen der weit grösseren tarifkilometrischen Entfernung der übrigen erzerzeugenden Gegenden Deutschlands hat die Bahn sich zu dem oben erwähnten Tarif genötigt gesehen. Bei Erzen spielt auch der Import zu Wasser eine grosse Rolle, namentlich für die unmittelbar an Wasserstrassen liegenden Werke, die ihren Bedarf an Erzen grösstenteils auf diesem Wege beziehen[1]), weil die Eisenbahntarife für Erz verhältnismässig noch viel zu hoch sind.[2]) Das Bestehen niedriger Erzimporttarife unter den obwaltenden Umständen gibt handelspolitisch zu weit geringeren Bedenken Anlass als die heutige Höhe der Erztarife überhaupt. Diese verhindert überhaupt den freien und ungehinderten Versand von den deutschen Erzgebieten nach den verschiedensten deutschen Produktionsplätzen, weil Erze den langen Bahnweg vermöge ihres geringen Wertes bei grossem Gewichte nicht vertragen können, und deshalb verschlechtern niedrige Importtarife über kürzere Strecken an sich nicht die Lage der deutschen Erzproduktion, die über grosse Strecken zu transportieren hat. Das Heilmittel im Interesse sowohl der Erz- wie der Eisenproduktion wird die allgemeine Erniedrigung der Erztarife sein, besonders im Wege der Staffeltarife.[3]) Freilich ist in der Praxis auch hier nur ein schrittweises Vorgehen möglich. Wir werden später hierauf zurückkommen.

Handelspolitisch ganz einwandsfrei ist endlich ein niedriger Importtarif auf Schlacke, z. B. von Stationen in Böhmen und Oesterreich nach Oberschlesien mit dem Streckensatz von 1,6—1,3 Pfennig pro tkm

[1]) Ross, a. a. O., 8.

[2]) Ross, a. a. O., 12. Stahl und Eisen, passim.

[3]) Für diese im allgemeinen: Ulrich, Preussische Verkehrspolitik und die Staatsfinanzen, 19 ff.

anstatt 2,6—2,2 Pfennig plus der halben Abfertigungsgebühr. Schlacke ist ein Abfallsprodukt, welches früher weggeworfen wurde, heutzutage aber im Hochofenprozess wieder verwendet wird.

Ähnliche Tarife wie die im vorstehenden erörterten finden sich z. B. auch auf belgischen Bahnen. Die ihnen zugrunde liegenden Prinzipien sind im wesentlichen dieselben wie in Deutschland. Es ginge deshalb zu weit, hier auf Einzelheiten einzugehen. Ich verweise lediglich z. B. auf die Spezialtarife Nr. 17, 18, 23, 24 des belgischen Tarifs.[1])

Kapitel 24.

Die Kohlentarife auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen.

Als ein typisches Beispiel für die Bestrebungen der Staatsbahnen in Deutschland, die Eisenbahntarife im Einklang mit der Handelspolitik des Reiches zu halten, können die Kohlentarife auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen angesehen werden.

Als im Jahre 1897 der sogenannte Rohstofftarif für Kohle und Koks eingeführt wurde, war seine Geltung beschränkt auf Sendungen von Kohlenbergwerken nach den verschiedensten Verbrauchsplätzen. Von anderen Stationen wurden also Kohle und Koks zu dem gewöhnlichen Spezialtarif III befördert.

So genoss z. B. Ruhrkohle ab Zechenstation den Rohstofftarif zum Satze 2,6—1,4 Pfennig pro tkm.[2]) plus 7 Pfennige Abfertigungsgebühr, während z. B. belgische Kohle ab Herbesthal die Sätze des Spezial-

[1]) Recueil officiel de 1904.

[2]) Von 1—100 km 2,6 Pfennige, von 101—350 km 2,2 Pfennige, über 350 km 1,4 Pfennige.

tarifs III zahlte, also 2,6—2,2 Pfennige plus 6—12 Pfennig Abfertigungsgebühr. Die deutsche Kohle geniesst also namentlich über längere Strecken einen grossen Vorteil. Die schutzzöllnerische Tendenz liegt klar auf der Hand. Nebenbei bemerkt, erblicken Seidler und Freud [1]) in derartigen Tarifen von Produktionszentren aus keinen genügenden Schutz bezw. Bevorzugung der heimischen Ware, weil auch die ausländische durch Umladen die niedrigen Tarife geniessen könne. Es mag Fälle geben, wo selbst eine Umladung rentabel ist. Aber die Wahrscheinlichkeit, dass die ausländische Ware hiervon Gebrauch macht, ist um so geringer, je weiter die inländische Produktionsstation von der Grenze entfernt liegt. Ausserdem können durch besondere Bestimmungen der Bahnanfuhr, z. B. Anfuhr auf Anschlussgleisen ab Produktionsstätte, die ausländischen Produkte von der Benutzung des niedrigeren Tarifs ausgeschlossen werden.

Als gegen Ende der 90er Jahre eine Kohlennot sich bemerkbar machte, wurde die Einfuhr ausländischer Kohle erleichtert dadurch, dass der Geltungsbereich des Rohstofftarifs auf binnenländische Umschlageplätze ausgedehnt wurde. Diese tarifarische Massnahme hatte Geltung vom 12. September 1900 bis 1. Oktober 1902. In dieser Zeit wurde also auch die Kohle (zumeist ausländische), die von einem binnländischen Umschlageplatz nach Verbrauchsplätzen befördert wurde, zu dem Rohstofftarif transportiert. Vom 1. Oktober 1902 ab galt nach Beendigung der Krise der Rohstofftarif nur noch von den deutschen Produktionsgebieten aus.

Während des Kohlenstreiks im Ruhrgebiet im Jahre 1905 wurden, um den Bezug ausländischer

[1]) Seidler und Freud a. a. O., 40 ff.

Kohle zu erleichtern, die bestehenden Tarife sehr ermässigt, so z. B. der rheinisch-westfälische und holländische um 20 %. Von Seehäfen in Deutschland wurden Spezialtarife eingeführt und der Spezialtarif III auf Entfernungen über 150 km um 25 % ermässigt.[1]) Diese Massnahmen wurden nach Beendigung der Krisis wieder aufgehoben, sodass, wie vorher, der Rohstofftarif nur von den Kohlen produzierenden Gegenden aus Geltung hatte. Einige Jahre später wurde jedoch auf den Rat des Landeseisenbahnrates[2]) der Rohstofftarif für Kohle, um den billigen Bezug dieses Brennmaterials zu ermöglichen, auf alle Strecken und Stationen für die Zeit von etwa einem Jahre ausgedehnt. Somit war für einige Zeit die schutzzöllnerische Natur des Rohstofftarifs geschwunden.

Zur Zeit gilt der Steinkohlentarif für alle Stationen; der Tarif für Braunkohlen und Braunkohlebriketts nur von solchen Stationen, an denen sich Braunkohlenzechen befinden oder solche angeschlossen sind.

II. Durchfuhrtarife.

Kapitel 25.

Die Durchfuhrtarife.

Transit- oder Durchzugstarife sind besondere Tarife, nach denen Güter des Auslandes befördert werden, die durch das Inland hindurch wieder nach einem ausländischen Staate passieren. Die Durchzugs-

[1]) vergl. hierzu Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 4. Februar 1905.

[2]) Verhandlungen des Landeseisenbahnrats, 1907—1908, Nr. 17, 28, 29.

tarife sind zumeist bedeutend ermässigte Tarife, um den Durchzug fremder Waren durch das Inland zu erleichtern. Während in früheren Zeiten die Durchfuhr mit besonderen Zöllen belegt wurde oder gar verboten war, herrscht heute im Gegenteil das Prinzip der Erleichterung der Durchfuhr, wie die bestehenden niedrigen Tarife beweisen. Diese Tarife finden sich in gleicher Weise auf Staats- und auf Privatbahnen. Sie sind die Folge einer Konkurrenz gleichartiger ausländischer Transportwege oder des Wasserwegs und entspringen dem berechtigten Wunsch, das fremde Gut von ausländischen Bahnen abzulenken und es auf inländischen Bahnen transportieren zu können, damit durch eine Steigerung des Transportes ein höherer Gewinn erzielt werde. Die finanzielle Seite ist auch bei den Staatsbahnen das ausschlaggebende Motiv für billige Transittarife, da diese heutzutage allgemein nach dem privatwirtschaftlichen Prinzip berechnet werden. Sie sind auch vollkommen gerechtfertigt und zu begrüssen, wenn sie dem Staate einen wirtschaftlichen Gewinn abwerfen. Sie wären nur dann volkswirtschaftlich von Nachteil, wenn die ausländische Ware zu unrentablen Preisen von der inländischen Bahn befördert würde, nur um den Transport an sich zu reissen, sodass die Bahn sich an heimischen Gütern entschädigen müsste, ein Fall, der auf Staatsbahnen nicht vorkommen wird.

Aus der Fülle der bestehenden Transittarife können im Folgenden nur einige Beispiele angeführt werden, um den Unterschied der Preise des Normaltarifs und des Transittarifs zu zeigen.

Transittarif und Normaltarif zwischen Frankfurt a/M. und Antwerpen und umgekehrt für 100 kg in centimes.

Normaltarif Antwerpen (lokal)		Transittarif Antwerpen.
Eilgut	1085	965
Allgem. Stückgutklasse	519	428
Spezialtarif für Stückgüter	452	362
Allgemeine Wagenladungsklasse A. 1.	379	311
Allgemeine Wagenladungsklasse B.	321	282
Spezialtarif A 2	285	246
Spezialtarif I	254	229
Spezialtarif II	205	193
Spezialtarif III	138	135
Holztarif (Ausnahmetarif 1)	309	282.

Andere Transitplätze in Belgien, die im Verkehr mit Deutschland Transittarife geniessen, sind: Bruges (Bassin) Bruxelles, Gand, Louvain, Ostende, Termonde, Terneuzen, u. a. m.

Die Transitsätze sind nur anwendbar bei Sendungen, die Belgien durchlaufen und welche mit Seeschiffen eintreffen oder auf Seeschiffen weiter gesandt werden. Gerade in Belgien finden sich eine grosse Anzahl von Transittarifen, weil eben die belgischen Staatsbahnen mit der starken Konkurrenz Hollands, besonders des Rheins, zu rechnen haben. In einem Staate wie Belgien wird also der Transitverkehr und der Transithandel eine grosse Rolle spielen.

Folgende Tabelle mag im Anschluss hieran die wachsende Bedeutung des belgischen Transithandels erläutern. Wert im Jahresdurchschnitt desselben in folgenden Jahrzehnten in Francs.[1])

1831—40	23 952 264
1841—50	116 631 119
1851—60	358 361 241

[1]) La Belgique, 702.

1861—70	623 147 549
1871—80	999 353 436
1881—90	1 364 479 191
1891—1900	1 270 849 914
1901	1 411 211 208
1902	1 547 670 857
1903	1 779 513 830

Auch für den Verkehr südwest- und westdeutscher Städte mit Holland gibt es eine Reihe von Transittariffen, die dann zur Anwendung gelangen, wenn in dem Frachtbrief der Vermerk „zur Ausfuhr über See“ oder „mit Seeschiff angekommen“ enthalten ist. Folgende Tabelle veranschaulicht den Unterschied zwischen dem Normaltarif und dem Transittarif im Verkehr zwischen Frankfurt a/M. und Rotterdam für 100 kg in Pfennigen.

	Normaltarif	Transittarif.
Eilgut	802	714
Allgemeine Stückgutklasse	401	357
Spezialtarif für best. Stückgüter	346	302
Allgem. Wagenladungsklasse A 1	287	260
Allgem. Wagenladungsklasse B	262	235
Spezialtarif A 2	220	206
Spezialtarif I	205	191
Spezialtarif II	171	161
Spezialtarif III	112	112

Für andere holländische Transitplätze, wie Amsterdam, Dortrecht, Hoek van Holland, Vlissingen gelten ähnliche Tarife.

Erwähnt werden mögen noch folgende besondere Ausnahmetransittarife zum Wettbewerb mit ausländischen Bahnen, um die zum Teil sehr bedeutende Ermässigung der Einheitssätze zu veranschaulichen.

1. Transittarif nach deutschen Nord- und Ostseehäfen (ausschliesslich Danzig und Neufahrwasser) für Getreide zur Ausfuhr über See von Rumänien und Ungarn. Die Sätze betragen 2,55 Pfennige Streckensatz + 6 Pfennig Abfertigungsgebühr.[1])

2. Der sehr niedrige Transittarif für Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Maschinen und Maschinenteile von der Schweiz nach Eydtkuhnen, Thorn und Kattowitz (Transit)[2]).

Während der Normalsatz für 5 Tonnen 5,0 + 0 Pfennig beträgt, bezw. für 10 Tonnen 4,5 + 0, betragen die reduzierten Sätze im Verkehr nach Polen bei 5 Tonnen 4,9 — 2,3 Pfennige, bei 10 Tonnen nur 2,6 — 1,9 Pfennige; im Verkehr nach Russland für 5 Tonnen: 2,4 — 2,1 Pfennige, für 10 Tonnen: 2,0 — 1,7 Pfennige.

Man hat gegen die Transittarife von schutzzöllnerischer Seite Bedenken erhoben,[3]) nämlich insofern, als niedrige Durchfuhrtarife unter Umständen die Interessen der heimischen Produktion benachteiligen könnten. Naturgemäss nicht auf dem inländischen Markte, da es sich ja nur um die Durchfuhr handelt, wohl aber auf dem gemeinsamen auswärtigen Markte. Seidler und Freud führen ein Beispiel an, woraus ersichtlich ist, dass Getreide, das von Russland über Galizien nach Deutschland geht, auf österreichischen Bahnen zu einem billigen Transittarif befördert wird, während galizisches Getreide von Brody aus einen viel höheren Frachtsatz zahlt. Der Preis für 10000 kg Getreide im Transittarif von Brody nach Berlin ist 329 Mark, da-

[1]) Übersicht über die preussisch-hessischen Ausnahmetarife 1908.

[2]) desgl. Die Abfertigungsgebühr fällt hier fort, da es sich um Transit von Grenze zu Grenze handelt.

[3]) Seidler und Freud, 15; 138 ff.

gegen von Brody (lokal) nach Berlin 419 Mark.[1]) Hierin erblicken sie eine Benachteiligung des galizischen Getreideexports. Sie verlangen dementsprechend, dass z. B. das von Galizien nach Deutschland exportierte Getreide mindestens zu einem dem billigen Transittarife gleichen Tarife befördert wird und dass alle Durchzugstarife, die die Transportförderung auf Kosten des Exports inländischer Produkte kultivieren, verschwinden müssen. Dieses Postulat erscheint auf den ersten Blick einleuchtend. Jedoch lässt sich auch ein Wort für die bekämpften Transittarife sagen. Wir haben gesehen, dass das Inland schon infolge des gesteigerten Verkehrs einen wirtschaftlichen Vorteil hiervon hat. Beständen die Transittarife nicht, so würde der Verkehr einen anderen Weg einschlagen. Er würde also jedenfalls an sein Ziel gelangen, auch ohne das Inland zu berühren.[2]) Man nehme als Beispiel die bayerischen Getreidetransittarife nach der Schweiz. Seit dem Ausbau der ungarischen Staatsbahnen und der Bewilligung billiger Getreideausfuhrtarife auf ihren Strecken ist der Bahnverkehr von ungarischem Getreide westwärts erheblich gestiegen. Der Transport nach der Schweiz wurde noch durch den Betrieb der Arlbergbahn erleichtert. Wenn Bayern nun aus dem gesteigerten Verkehr einen Nutzen ziehen wollte, so musste es einen Teil des Verkehrs durch niedrige Tarife an sich zu ziehen suchen. Da dies aber durch solche Tarife gelungen ist[3]), so ist, wie Rossmann richtig ausführt, dem bayerischen Staate ein Vorteil erwachsen, ohne dass die Produzenten infolge der höheren Tarifierung ein Nachteil träfe. Der Ab-

[1]) Seidler und Freud, a. a. O., 66, 138 ff.

[2]) vgl. hierzu auch Colson, Transport et Tarifs 688.

[3]) Rossmann, Schriften des Vereins für Sozialpoltik, 1900, 3, 4.

satz bayerischen Getreides nach der Schweiz wird nicht erschwert zu Gunsten des ausländischen, denn dieses würde auch ohne die bayerischen Transittarife nach der Schweiz gelangen, wo es mit bayerischem konkurriert.[1]) Es macht also für die bayerische Getreideproduktion offenbar gar nichts aus, ob das österreichische Korn durch Bayern selbst auf den Konkurrenzmarkt gelangt oder über die Arlbergbahn oder etwa über Triest oder Genua. Deshalb steht die Frage, ob nicht bayerisches Exportgetreide im Interesse der Landwirtschaft im Verkehr nach der Schweiz billige Tarife geniessen soll, um dort erfolgreich mit dem österreichischen konkurrieren zu können, in keinem Zusammenhang mit den niedrigen Durchfuhrtarifen, sondern es ist lediglich eine Frage der Exportpolitik.

Im folgenden mögen die Sätze der Transittarife für Getreide in Bayern genannt werden. Die Schwankungen in der Höhe derselben rühren, wie Rossmann[2]) zeigt, von den Verschiedenheiten der Staffelsysteme der fremden Bahnen her. Wegen vertraglicher Bestimmungen mit der Arlbergbahn haben die bayerischen Bahnen sie in ihren Tarifen zum Ausdruck bringen müssen.

Die Sätze betragen für die bayerischen Strecken im Verkehr zwischen:[3])

Österreich und der Schweiz 4 centimes
Galizien und der Schweiz 3,6 centimes
Rumänien und der Schweiz 3,6 centimes
Russland und der Schweiz 3,6 centimes
den unteren Donauländern und der Schweiz 3 centimes

[1]) So, richtig, Rossmann, a. a. O., 3.
[2]) A. a. O., 34.
[3]) Rossmann, a. a. O., 34.

Österreich und Frankreich über Genf 3,75 und 4 centimes.

Budapest und Paris 4 centimes.

Der Normaltarif, nach dem bayerisches Getreide befördert wird, beträgt dagegen 4,5 Pfennige nach Spezialtarif I, bezw. 5,625 centimes.

Die Bedenken der inländischen Produzenten, deren Standpunkt auch von Seidler und Freud[1]) vertreten wird, würden allerdings in einem Falle berechtigt sein, nämlich, wenn der genannte galizische Transittarif oder die bayerischen derart wären, dass sie infolge der erleichterten Durchfuhr durch das Inland den Absatz ausländischen Getreides auf dem Konkurrenzmarkt wesentlich erleichterten und infolgedessen den Export der ausländischen Ware dorthin zum Nachteil der heimischen Produktion erhöhten oder überhaupt erst ermöglichten. Dies würde aber nur der Fall sein, wenn die anderen Konkurrenzwege wesentlich teuerer wären, sodass ohne die inländischen Transittarife ein Absatz nach dem Konkurrenzmarkte überhaupt nicht möglich oder nur schwer gewesen wäre. Diese Wirkung haben aber die bayerischen Tarife keineswegs. Denn billiger als der Bahnweg auch über den Arlberg ist für österreichisches oder rumänisches Getreide immer noch der Wasserweg über die Donau, das schwarze Meer nach Triest und die Tauernbahn.

Ueberhaupt wird man kaum irren, wenn man gemeinhin behauptet, dass durch die Existenz der Transittarife selbst die heimische Produktion nicht geschädigt wird. Denn in den Hauptstaaten Europas ist der Verkehr durch ein direktes Eisenbahnnetz oder durch Wasserstrassen so erleichtert, dass durch nie-

[1]) a. a. O., 138 ff.

drige Transittarife allein niemals die Konkurrenz der heimischen Ware auf dem gemeinsamen ausländischen Markte erschwert wird. Die Konkurrenz ist eben auch ohne sie durch die verschiedensten anderen Umstände bedingt, die die Eisenbahntarife nicht beeinflussen können. Es wäre vielmehr ein reiner Verlust, wollte man deshalb die Durchfuhr fremder Waren behindern.

Man wird also nicht auf allen Strecken, auf denen Transittarife bestehen, schlechthin deren Abschaffung fordern können, weil sie angeblich die inländische Produktion benachteiligen. Auch wird man für das gleiche, einheimische Produkt nicht schon wegen bestehender Transittarife entsprechend niedrige Ausfuhrtarife verlangen können, sondern die Regelung der Exporttarife wird der Exportpolitik zu überlassen sein, die jedesmal im einzelnen Falle zu entscheiden hat, ob ein Bedürfnis für die Förderung der Ausfuhr besteht oder nicht,[1]) und ob sie volkswirtschaftlich von Vorteil ist. Was nun die bayerischen Staatsbahnen betrifft, so gewähren sie tatsächlich dem bayerischen Exportgetreide, um ihm die Konkurrenz mit österreichischem in der Schweiz zu erleichtern, besonders niedrige Frachtsätze durch den Ausnahmetarif vom 6. Mai 1895.[2])

Der Einheitssatz beträgt hiernach 2,6 Pfennige = 3,25 centimes pro Tonnenkilometer für Sendungen im Gewichte von 10 000 kg aufwärts. Er ist also z. T. erheblich billiger als die Transittarife.

---

[1]) So auch im wesentlichen Seidler und Freud, 140, dem Wortlaut nach, dem Sinne nach aber viel weitergehend, da sie, wie oben gezeigt, die Transittarife als für die heimische Produktion schädlich ansehen.

[2]) Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1900, 21 und 31.

Tatsächlich sind die Staatsbahnen, wenigstens in Deutschland, wie wir noch näher sehen werden, systematisch bestrebt, die Ausfuhr deutscher Produkte zu fördern, und so werden denn, wo solche Bestrebungen sich fühlbar machen, die Ausfuhrtarife z. T. niedriger als die Transittarife, z. T. jedenfalls nicht teuerer als diese sein. Ernst Heubach in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1900 weist dies nach für die badischen Staatsbahnen,[1]) indem er zugleich dartut, dass die Bahn in der Bevorzugung des auswärtigen Verkehrs gegenüber dem Binnenverkehr allgemein zurückhaltender geworden ist. Es mag hier dieser blosse Hinweis genügen. Der Rahmen dieser Arbeit verbietet es, auf solche Tarifmassnahmen im einzelnen einzugehen, insbesondere auch zu versuchen, den Nachweis dieser Tendenz auch für andere Staatsbahnen zu erbringen. Es möge nur ein Beispiel für diese Bestrebungen auf den preussischen Staatsbahnen erwähnt werden: nämlich ein Ausnahmetarif für Holz der Spezialtarife II und III von Stationen der Provinzen Ost- und Westpreussen östlich der Weichsel nach ostpreussischen Häfen zur Ausfuhr über See. Dieser Tarif wurde[2]) lediglich aus dem Grunde eingeführt, um etwaige Nachteile, welche der inländischen Forstwirtschaft aus dem Bestehen ermässigter Transittarife für Holz aus Russland erwachsen, zu beseitigen. Während die Normalsätze der Spezialtarife II und III 3,0 plus 6—12, bezw. 2,6—2,2 plus 6 – 12 Pfennige betragen, ermässigen sich die Sätze nach dem Ausnahmetarif auf 2,2 plus 6, bezw. 1,8 plus 6 Pfennige.

Ganz unbedenklich sind selbst von einem hochschutzzöllnerischen Standpunkte aus Durchfuhrtarife

[1]) S. 365 ff., 371 ff., vgl. 477. 366.

[2]) Übersicht über die preussisch-hessischen Ausnahmetarife. 1908.

für solche Güter, die nicht im Inlande erzeugt werden, vorausgesetzt, dass sie einen Gewinn abwerfen. Als Beispiel mögen hier folgende angeführt werden.[1])

1. Transittarif von Rhein- und Mainhäfen nach der Schweiz und Italien für amerikanische und koloniale Hölzer, wie Pechkiefer, gelbe Kiefer usw. mit dem Einheitssatz von 3 Pfennigen, im Gegensatz zu 4,5 Pfennigen des normalen Spezialtarifs I.

2. Transittarif von den Elb- und Weserhäfen nach der Schweiz für dieselben Holzarten zu dem niedrigen Einheitssatz von 2,36 Pfennigen. Dieser Tarif soll vor allem die Konkurrenz der deutschen Nordseehäfen gegen die belgischen und holländischen erleichtern.

III. Ausfuhrtarife.

Kapitel 26.

Die Natur und Konstruktion der Exporttarife.

Die Ausfuhrtarife sind, wie ihr Name besagt, besondere Tarife, die Anwendung finden bei dem Transport bestimmter Güter zum Export aus dem Inlande. Sie sind, wie oben[2]) bereits angedeutet, zumeist Richtungstarife, d. h. sie gelten nur in einer Richtung, nämlich von bestimmten Stationen im Inlande nach der Grenze oder nach Seehäfen zum Transport ins Ausland. Auf Güter, die das Ausland berühren, um alsbald wieder ins Inland zurückzugelangen, finden sie keine Anwendung. Die Gewährung der niedrigen Exportfrachtsätze ist abhängig von der Erfüllung gewisser Kontrollvorschriften, die hier jedoch nicht näher interessieren.[3])

[1]) Übersicht über die preussisch-hessischen Ausnahmetarife, 1908.

[2]) Kapitel 3.

[3]) Sie sind enthalten im deutschen Eisenbahngütertarif Teil I, Abt. B. in den allgemeinen Tarifvorschriften §§ 13—15.

Der Zweck der Exporttarife ist, durch Ermässigung der Transportkosten die inländische Ausfuhr zu erleichtern.

Die Konstruktion der Exporttarife im Vergleich zum Normaltarif ist je nach den Umständen eine verschiedene.

Es kann z. B. das zu exportierende Gut, das sonst im Inlandsverkehr nach einer höheren Klasse des Normaltarifs befördert wird, in eine niedrigere Klasse des bestehenden Normaltarifs eingereiht werden. (Deklassifikation)[1]) So wird z. B. Ammoniakalaun[2]) im Inlandsverkehr nach Spezialtarif I befördert. Als Exportware ist es in den Spezialtarif III eingereiht. Hiernach ist der Frachtsatz anstatt 4,5 Pfg. plus 6—12 Pfg. nur 2,6—2,2 Pfg. plus 6—12 Pfg., und es kostet demnach eine Wagenladung 10 T. Ammoniakalaun

	a) im Inlandsverkehr	b) zum Export
über 300 km	147 M	nur 78 M
über 600 km	282 M	nur 144 M.

Barythydrat (kristallisiert) wird im Falle der Ausfuhr nicht nach Spezialtarif II, sondern nach Spezialtarif III berechnet, ebenso Bleiglätte anstatt nach Spezialtarif I. Bedeutend ist der Frachtunterschied z. B. bei Bleimennigen (Minium) und Bleiweiss; im Falle der Ausfuhr werden die Frachtsätze des Spezialtarifs III (2,6—2,2 Pfg. plus 6—12 Pfg.) berechnet, während normalerweise die Sätze der allgemeinen Wagenladungsklasse Anwendung finden (6 Pfg. plus 8—12 Pfg).

Ähnliche Deklassifikationen im Rahmen des Normaltarifs finden sich z. B noch bei Cellulose aus Spezialtarif I in Spezialtarif II; desgleichen bei Papier

[1]) vgl. Seidler und Freud, 131 ff.

[2]) Deutscher Eisenbahngütertarif 1908, Teil I, Abt. B.

und Pappe; ferner bei Salzsäure aus Spezialtarif II in Spezialtarif III und bei Schwefelsäure aus Spezialtarif I in Spezialtarif III usw.

Abgesehen von diesen Deklassifikationen werden für den Export heimischer Produkte auch besondere Ausnahmetarife geschaffen, die ausserhalb des Rahmens des Normaltarifs liegen. Die Einheitssätze sind z. T. sehr niedrig, um den Transport über grosse Strecken zu ermöglichen. Aus der Fülle dieser Ausnahmetarife mögen nur zwei Beispiele[1]) herausgegriffen werden.

a) Ausnahmetarif für Dynamobleche von oberschlesischen und rheinisch-westfälischen Stationen und von Thale zur Ausfuhr nach der Schweiz und Frankreich über die süddeutschen Grenzstationen Altmünsterol und Basel. Hier ist für die Ausfuhr anstatt des Normalsatzes von 3,5 Pfg. ein besonderer Frachtsatz von 1,7 Pfg. plus 6 Pfg. geschaffen worden.

b) Ausnahmetarif für Roheisen von Oberschlesien nach Österreich-Ungarn, dessen Streckensatz nur 1,7 Pfg. per km und dessen Abfertigungsgebühr nur 3 Pfg. pro 100 kg beträgt.

Den besonderen Ausfuhrtarifen kann entweder ein sich für alle Entfernungen gleich bleibender Einheitssatz zugrunde liegen, oder sie können die verschiedensten Formen der Staffeltarife annehmen. Gerade die letzteren (die Staffeltarife) sind zum Transport über grosse Strecken besonders geeignet.[2]) Sie können je nach den Bedürfnissen des Falles verschieden gestaffelt sein. Eine besondere Art dieser Staffelung werden wir später kennen lernen.

---

[1]) Übersicht über die preussisch-hessischen Ausnahmetarife 1908 ff. Ebendort sind noch zahlreiche weitere Beispiele, alle auf demselben Prinzip beruhend, zu finden.

[2]) vergl. Ulrich Preuss Verkehrspolitik und Staatsfinanzen 19 ff.

Wie oben gezeigt, gelten die Ausfuhrtarife nur in der Richtung nach der Grenze bezw. der Seeküste. Sie haben Geltung entweder von allen Stationen des Inlandes, sie sind also allgemein gültig wie z. B. im Falle der oben geschilderten Deklassifikation im Rahmen des Normaltarifs bei den erwähnten chemischen Produkten. Oder aber sie gelten nur von gewissen Produktionsgebieten bezw. den dort gelegenen Stationen wie z. B. vom Saar-Revier im Falle von Kohlen[1]) zum Export nach Frankreich (2,1 Pfg. plus 4 Pfg.) oder nach Italien. (1,62 plus 4,5 Pfg.). Oft ist auch der Geltungsbereich mancher Ausfuhrtarife noch begrenzter als in den Fällen grösserer Produktionsbezirke, nämlich wenn es sich nur um ganz kleine Produktionsgebiete, mithin nur um einzelne Stationen handelt, wie z. B. im Falle des Ausfuhrtarifes auf Salz von den Salzbergwerken in Hohensalza und Klausthal nach Russland,[1]) oder die Fälle des Exporttarifes für Dachschiefer. Derartige Tarife haben dann so wenig allgemeine Geltung, dass sie unter Umständen fast als persönliche Begünstigung gewisser Werke angesehen werden können. Wir werden später noch hierauf zurückkommen.

Die Wirkungen auf das exportierende Ausland.

Kapitel 27.

Vergleichende Kritik der Ausfuhrtarife und Ausfuhrprämien.

Die Ausfuhrtarife bilden, namentlich dann, wenn sie, wie bei dem Staatsbahnsystem, systematisch in Ergänzung der Handelspolitik gewährt werden, ein

[1]) Übersicht über die preussisch-hessischen Ausnahmetarife, 1908.

nicht unwirksames Mittel zur Unterstützung der Ausfuhr. Sie erfüllen in dieser Hinsicht denselben Zweck wie die Ausfuhrprämien und Zollrestitutionen. Trotzdem diese bezüglich ihrer Wirkungen manche Ähnlichkeiten mit den Ausfuhrtarifen aufweisen, werden wir auch mancherlei Unterschiede konstatieren können. Zunächst kommen die Ausfuhrprämien jeder Art nur der heimischen Industrie zugute, während das Ausland sich auch der inländischen Ausfuhrtarife bedienen kann. Insofern werden von hochschutzzöllnerischer Seite viele der heutigen Ausfuhrtarife für handelspolitisch nachteilig angesehen.[1]) Dies gilt namentlich von den nach allen Richtungen und von allen Stationen geltenden Ausfuhrtarifen, wie wir sie in den Deklassifikationen im Rahmen des Normaltarifs bei Chemikalien gesehen haben. Hier könnte natürlich die ausländische Ware zur nächsten Inlandstation befördert werden, um von dort eventl. nach erfolgter Umladung den niedrigen Ausfuhrtarif zu geniessen. Infolgedessen verlangt man, dass nur die einheimische Ware nach den besonderen Ausfuhrtarifen befördert werden soll.[2]) Die Gefahr, dass auch das Ausland aus den inländischen Exporttarifen einen Nutzen zieht, liegt nicht so nahe bei besonderen Richtungstarifen, d. h. solchen Tarifen, die von bestimmten Stationen aus nach der Grenze zu Gültigkeit haben. Sie wird auch umso geringer sein, je weiter das durch die Ausfuhrtarife begünstigte Produktionsgebiet von der Grenze des Auslandsstaates liegt, der aus diesen Tarifen einen Nutzen ziehen könnte. Da es sich wenigstens in Deutschland in weitaus den meisten Fällen um besondere Richtungstarife handelt, wird die Gefahr, dass das Ausland dem

[1]) Seidler und Freud, 131 ff.

[2]) Seidler und Freud, 132.

Inland zu sehr gleichgestellt wird, nur als sehr gering angesehen werden können. Nötigenfalls können Bestimmungen über die Bahnaufuhr per Wagen oder Anschlussgeleis einen möglichen Gebrauch der Tarife durch das Ausland verhindern. Solche Mittel mögen zwar als versteckte Benachteiligung des Auslandes angesehen werden können. Sie verursachen aber jedenfalls nicht solche Schwierigkeiten wie eine eventuelle unterschiedliche Tarifierung in- und ausländischer Waren, da die Bestimmungen über die Bahnaufuhr ebensogut als interne Angelegenheit des Inlandes angesehen werden können wie z. B. die Gewährung besonderer Tarife von Inlandsstationen unter der Verpflichtung des Produzenten, jährlich eine bestimmte Menge der begünstigten Ware von der Station aus zu verfrachten.[1]) Ferner wird das Ausland, eben weil sie versteckt sind, sie meist garnicht als gewollte Benachteiligung empfinden, und es dürften deshalb m. E. hieraus geringere Schwierigkeiten resultieren als bei gegenseitiger vertraglicher Regelung der Ausfuhrtarife.

Es ist auch möglich, durch besonders gestaffelte Ausfuhrtarife ihre Anwendung auf bestimmte Bezirke zu beschränken. Nehmen wir an, ein zu begünstigender Bezirk läge auf der einen Seite 100 km von der Küste entfernt und auf der entgegengesetzten Seite 100 km von der Grenze eines Auslandstaates. Soll nur dieser Distrikt den Ausfuhrtarif nach der Küste geniessen, so wäre bis zu 100 km gleich dem Anfang des zu begünstigenden Bezirks ab bis zur Küste der Normaltarif gültig; von 100 km an aufwärts bis zu dem entgegengesetzten Ende dieses Gebietes nach der Küste der reduzierte Tarif und von dort an bis zur Auslandgrenze nach der Küste wieder der Normaltarif.

[1]) vgl. hierzu in Recueil officiel Belgien den Spezialtarif 28.

Eine solche Staffelung finden wir tatsächlich auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen z. B. der Seehafentarif[1]) für Getreide. Der Normalsatz ist 4,5 Pfennig plus 6—12 Pfennig. Der Ausnahmetarif enthält dieselben Abfertigungsgebühren, nur variiert der Streckeneinheitssatz. Er beträgt auf Entfernungen von 1—100 km 4,5 Pfennig, von 101—400 km fällt er auf 1,43 Pfennig pro tkm, und über 401 km beträgt er wieder 4,5 Pfennig. Ähnliche Staffelungen finden sich auch bei anderen Ausfuhrtarifen nach Belgien, Holland, der Schweiz etc.

Wenn auch solche Tarife meist tatsächlich nicht zugleich dem Auslande zugute kommen, so ist doch prinzipiell das exportierende Ausland nicht ungünstiger gestellt als das exportierende Inland. Die heutigen Ausfuhrtarife laufen also nicht den modernen handelsvertraglichen Paritätsbestimmungen zuwider. Eine unterschiedliche Behandlung des In- und Auslandes, die schliesslich zu einer eisenbahnvertraglichen Regelung der Tarife führen würde,[2]) wird, wie wir schon oben[3]) darlegten, die internationalen Beziehungen keineswegs erleichtern. Im Gegenteil würde auch hier die verschiedene Behandlung mancherlei Schwierigkeiten zur Folge haben und zu vielen Umgehungen führen.

Kapitel 28.

Die Ausfuhrtarife und internationale Konventionen.

Die weitere vergleichende Betrachtung der Ausfuhrtarife und der Ausfuhrprämien zeigt, dass hin-

[1]) Übersicht über die preussisch-hessischen Ausnahmetarife, 1908.
[2]) So auch Seidler und Freud, 137.
[3]) Kapitel 16.

sichtlich der Ausfuhrerleichterung beide dieselbe Wirkung haben. Aber offenbar ist gemeinhin die Wirkung direkter Ausfuhrprämien weit stärker als die der Ausfuhrtarife allein, es sei denn, dass die Ausfuhrtarife der Staatsbahnen noch durch private Ausfuhrprämien von Kartellen und Syndikaten ergänzt werden. Denn wenn auch bisweilen der Nachlass eines Ausfuhrtarifs beträchtlich sein kann, so wird er doch dann keine exportfördernde Wirkungen zeitigen, wenn er in Konkurrenz zu einem Wasserweg geschaffen wird und dieser leistungsfähige Wasserweg trotz des niedrigen Tarifs das Exportgut vorzugsweise befördert. Die Ausfuhrprämie hat also universellere Bedeutung für den begünstigten Produktionszweig als ein Eisenbahntarif. Zieht man dazu noch die Tatsache in Betracht, dass die Ausfuhrtarife prinzipiell auch dem Auslande zugute kommen, und erwägt man ferner, dass in Europa das Staatsbahnsystem noch nicht allgemein durchgeführt ist, so hat man wohl die Gründe zusammengestellt, weshalb auf der Brüsseler Zuckerkonvention vom 5. März 1902 zwar Ausfuhrprämien jeder Art auf Zucker in den Vertragsstaaten abgeschafft wurden, weshalb man jedoch nicht auch die mit gewissen Schwierigkeiten verbundene Abschaffung der Zuckerexporttarife in den verschiedenen Staaten durchführte. So erklärt es sich, dass auf den Staatsbahnen in Deutschland trotz der Konvention heute noch niedrige Ausfuhrtarife für Zucker zu finden sind. So der Ausnahmetarif 14 für Rübenzucker jeder Art zur Ausfuhr über Umschlageplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landesgrenzen. Daneben besteht der Seehafenausnahmetarif 2 für Rübenzucker jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen überseeisehen

Kolonien. In beiden Fällen werden die Frachtsätze des Spezialtarifs III berechnet.

Bei Zucker jeder Art, auch bei Rohrzucker, wird ausserdem im Falle der Ausfuhr anstatt der allgemeinen Wagenladungsklasse der Spezialtarif I angewandt.[1])

Kapitel 29.

Vorteile der Ausfuhrtarife vor den Ausfuhrprämien und Zollvergütungen.

Sowohl bei Ausfuhrprämien wie bei Ausfuhrtarifen ist zunächst der Produktionszweig, dem sie gewährt werden, der allein Begünstigte. Die Wirkung für das Ganze tritt erst in zweiter Linie ein. Bei Zollvergütungen und den direkten Prämien tritt allerdings zunächst für die Staatskasse ein direkter Verlust ein, der freilich später durch die möglicherweise gesteigerte Steuerkraft des begünstigten Produktionszweiges durch diesen selbst wieder ausgeglichen werden kann. In erster Linie wird aber der im Interesse Einzelner entstandene Verlust durch die Heranziehung der Allgemeinheit ausgeglichen werden müssen. Vom Standpunkte des Ganzen aus betrachtet dürfte aus diesem Grunde den Ausfuhrtarifen der Vorzug vor den Ausfuhrprämien zu geben sein. Denn bei den letzteren kann unter Umständen die positive Ausgabe der Staatskasse von Jahr zu Jahr wachsen, und es kann lange dauern, bis der begünstigte Produktionszweig durch erhöhte Steuerabgaben überhaupt ein Äquivalent für die ihm zuteil gewordene Bevorzugung beschafft. Bei den Ausfuhrtarifen ist es meist anders. Hier erzielt der Staat viel eher ein Äquivalent für die erteilte Begünstigung. Bei der Gewährung reduzierter Tarife wird zwar immer ein möglicher finanzieller Verlust

[1]) Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I, Abt. B 60.

nicht unbeachtet bleiben, jedoch werden in der Praxis solche Tarife nur bewilligt, wo ein wirkliches Bedürfnis dafür besteht und wo deshalb zu erwarten ist, dass der aus dem niedrigen Tarif resultierende gesteigerte Verkehr seinerseits eine Erhöhung der Einnahmen hieraus mit sich bringen wird. Bei den Ausfuhrtarifen wird sich unter Umständen ein weit bedeutenderes Äquivalent von Seiten des Produzenten selbst und zudem viel rascher als bei den Ausfuhrprämien einstellen, und in den meisten Fällen wird ein Verlust für die Staatskasse überhaupt nicht eintreten. Folgende Zahlen[1]) mögen veranschaulichen, wie nach der Einführung reduzierter Ausnahmetarife sich der Verkehr der davon begünstigten Güter tatsächlich steigerte und die Einnahmen hieraus wuchsen. Freilich lassen die Zahlen nicht erkennen, inwiefern hierbei möglicherweise noch andere Faktoren mitsprechen. Die Einnahmen sind Bruttoeinnahmen. Es ist also nicht ersichtlich, um wieviel infolge des gesteigerten Verkehrs die Betriebsunkosten wuchsen; vermutlich sehr wenig.

1. Seehafenausnahmetarif für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II, gültig von allen deutschen Produktionszentren nach deutschen Nord- und Ostseehäfen zur Ausfuhr über See.

Jahr	Gesamtverkehr in Tonnen	Gesamteinnahme in Mark
1896	532435	4922128
1897	526097	4879986
1898	652014	5820889
1899	690093	6331084
1900	689840	6216446

[1]) vgl. Bericht der Ergebnisse des Betriebs der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen 1901.

2. Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flusschiffen. Der Tarif wurde im Jahre 1895 eingeführt.

Es betrugen, a) der Verkehr in Tonnen und b) die Einnahmen daraus in Mark:

	vor der Einführung	
1894/95	a) 14 490	b) 140 390
	nach der Einführung	
1895/96	a) 48 892	b) 467 080
1896/97	48 787	482 503
1897/98	92 228	698 045
1898/99[1])	126 361	877 169
1899/1900	137 898	960 946.

3. Ausfuhrtarif für Stärkezucker, Dextrin, Kartoffelmehl von deutschen Stärkefabriken nach deutschen Seehäfen, sowie zum Export nach Italien und der Schweiz.

Vor der Einführung des Tarifs im Jahre 1897 betrug der Gesamttransport 8 359 Tonnen und die Gesamteinnahme 72 156 Mark.

Nach der Einführung betrugen:

	a) der Gesamttransport	b) die Einnahmen.
1897—1898	9 682 Tonnen	65 035 Mk.
1898—1899	22 833 „	154 251 „
1899—1900	27 894 „	175 141 „

Eine Steigerung der Einnahmen aus einem reduzierten Tarif erfolgt, wie dieses Beispiel zeigt, nicht sofort, sondern macht sich erst nach etwa 1 Jahre bemerkbar.

[1]) Im Jahre 1898 wurde der Tarif erweitert und weitere Ermässigungen fanden statt.

Kapitel 30.

Die Wirkungen der Ausfuhrtarife auf das importierende Ausland.

Wenn auch die Ausfuhrprämien der Produktion förderlich sind, so haben sie doch den Nachteil, dass zunächst auf Kosten des Inlands der ausländische Konsument die inländische Ware billiger bezieht als der inländische. Dasselbe gilt von den Ausfuhrtarifen, nur dass hier, wie wir sahen, meist eine finanzielle Einbusse des Staates, die durch höhere Einnahmen wieder wett gemacht werden muss, wegfällt. Das Ausland zieht unzweifelhaft einen grossen Vorteil aus niedrigen Ausfuhrtarifen des Inlandes, wenn es die exportierte Ware nicht selbst produziert. Denn dann ist der billige Bezug der in Frage kommenden Produkte im Interesse der Allgemeinheit. Wird dagegen die durch Ausfuhrtarife oder -prämien begünstigte Ware auch im Auslande produziert, dann kann durch die zu sehr erleichterte Zufuhr die Produktion des Auslandes unter Umständen Schaden leiden, wenn der Preis der Ware derart fällt, dass die Produktion erschwert wird. Natürlich wird, was die Allgemeinheit betrifft, die Wirkung je nach der Natur des Ausfuhrartikels eine verschiedene sein. Am geringsten wird der Nachteil bei Rohprodukten, wie z. B. Kohlen und Erzen sein, denn durch die erleichterte Zufuhr von Kohlen in das Ausland wird die Konkurrenz der ausländischen Industrie mit der des Inlandes erleichtert werden.[1]) Anders liegt der Fall bei Halb- und fertigen Produkten, weil im Falle des gesteigerten Imports möglicherweise viele Arbeitskräfte des importierenden Auslandes überflüssig werden. In diesem Falle wird

[1]) vergl. Handel und Gewerbe, 16. Mai 1907. Bericht der Giessener Handelskammer.

das Ausland Gegenmassregeln gegen den Import in Gestalt von Zöllen etc. treffen. Manche Staaten antworten mit grosser Präzision mit solchen Gegenmassregeln, wie z. B. die Vereinigten Staaten von Amerika, deren Tarifgesetz gegen jeden Versuch einer Ausfuhrprämie Retorsionen in Gestalt von erhöhten Zöllen vorsieht. England dagegen, wo neuerdings lebhafte Klagen laut werden über die massenhafte Einfuhr („dumping") von Eisen- und Stahlwaren besonders aus Deutschland, antwortete zunächst nur mit einem Patentgesetz von 1908, ohne sich vorerst für die Einführung von Zöllen entschliessen zu können. Durch diese Überschwemmung des englischen Marktes mit ausländischen Eisen- und Stahlwaren fühlt sich die englische Industrie schwer geschädigt und dieser Umstand wird von den dortigen Tarifreformern als ein wichtiges Argument für den Schutzzoll herangezogen. Der Bericht der Tarifkommission[1]) fasst die der Kommission auf deren Fragen zuteil gewordenen Antworten seitens der englischen Eisen- und Stahlindustrie bezüglich ihrer Erfahrungen über Frachtsätze in England und in anderen Staaten wie folgt zusammen[2]): „Sowohl die Antworten auf unseren Fragebogen sowie die Aussagen der von uns vernommenen Zeugen und Sachverständigen stimmen dahin überein, dass die Frachten sowohl zu Wasser als wie zu Lande in England höher sind als im Auslande und dass der Handel dieses Landes durch Differentialtarife zu Gunsten unserer auswärtigen Konkurrenten geschädigt wird. Aber offenbar bilden die Frachtsätze nicht die einzige Gefahr für uns, sondern gerade auch

[1]) Report of the Tariff Commission 1904, Bd. I. The iron and steel trade.

[2]) § 53 des Berichts.

die Verbindung der ausländischen Verkehrspolitik mit dem Zollsystem und der Exportorganisation.“ § 59 des Berichts fährt fort: „Diese Lage ist nach der Ansicht der Sachverständigen verschärft worden durch die Verkehrspolitik der englischen und ausländischen Eisenbahnen. Fast alle Firmen äusserten sich in ihren Antworten auf die von uns gestellten Fragen dahin, dass die niedrigen Ausfuhrtarife auf ausländischen Bahnen, die zum Teil noch durch niedrige Schiffsfrachtsätze ergänzt werden, für die Industrie und den Handel Englands schädlich sind. Wir haben erfahren, dass auf neutralen Märkten schon allein infolge der niedrigen Ausfuhrtarife des Auslandes dieses oft den Sieg über den englischen Konkurrenten davon trägt, der auf seinen Bahnen keinen niedrigen Ausfuhrtarif geniesst.“

Auf die einzelnen Antworten der verschiedenen englischen Firmen auf den Fragebogen der Kommission bezüglich der ausländischen Ausfuhrtarife braucht hier nicht eingegangen zu werden.[1]) Es mag genügen, festzustellen, dass sie fast alle die Ausfuhrtarife auf den belgischen, besonders aber auf den deutschen Bahnen für die erleichterte Ausfuhr verantwortlich machen und damit die weit höheren Ausfuhrtarife auf den englischen Bahnen kontrastieren. Es ist interessant, diese ausländischen Stimmen über die Wirkung unserer Ausfuhrtarife zu hören, die unseren Absatz in Eisen- und Stahlwaren auf dem englischen Markte so sehr erleichtern.

Zur Zeit werden gegen die bestehenden Ausfuhrtarife der verschiedensten Staaten Retorsionen in Gestalt von höheren Einfuhrtarifen etc. nicht vorgenommen.

[1]) Näheres siehe Bericht der Tarifkommission, insbesondere die Antworten Nr. 524, 527, 600, 1062.

Es ist aber sehr wohl möglich, dass eine eventuelle allerseits zunehmende Anwendung solcher Ausfuhrtarife zu eisenbahntarifarischen Gegenmassregeln des importierenden Auslandes und mithin zu Eisenbahntarifverträgen führen kann. Schon wegen der damit verbundenen Bedenken mag es fraglich erscheinen, ob es in Zukunft die Aufgabe der Tarifpolitik sein wird, diese besonderen Ausfuhrtarife noch stärker zu entwickeln, oder ob nicht eine Förderung der heimischen Produktion durch eine den Bedürfnissen entsprechende fortschreitende allgemeine Ermässigung der Tarife angezeigt wäre, die zu Retorsionsmassregeln des Auslandes und den daraus resultierenden Bedenken weniger Anlass geben würde als besondere Tarife. Vor allem aber würde dann der ausländische Konsument nicht billiger kaufen als der inländische.

Kapitel 31.

Die Wirkungen der Ausfuhrtarife im Inland im allgemeinen.

Wie schon betont, sind die Ausfuhrtarife einmal von finanziellem Vorteil für die Staatsbahnen, die diesen Gesichtspunkt bei der Bewilligung solcher Tarife in der Praxis niemals aus den Augen verlieren; dann aber nützen sie auch der heimischen Produktion, indem sie ihre Absatzmöglichkeit zu erleichtern bestrebt sind. Dabei bringt der Exporthandel gesichertere Arbeitsbedingungen für die Arbeiter mit sich, insofern, als diese infolge des grösseren Umfanges des Absatzgebietes interne Krisen nicht so sehr fühlen werden, als wenn der betreffende Produktionszweig nur auf den Absatz im Inlande angewiesen wäre. Ebenso werden durch die Ausfuhr die nachteiligen Folgen

von Krisen für das Kapital gemildert.[1]) Die Gefahr einer Überproduktion infolge eines Unterkonsums wird geringer sein. Aus diesen Gründen sind die Exporttarife als die Ausfuhr anregend unbedingt zu begrüssen. Allein es mag Fälle geben, wo der Produzent von der zu sehr erleichterten Ausfuhr keinen Vorteil zieht, nämlich dann, wenn die Ausfuhr durch sehr niedrige Tarife, die nebenbei vielleicht zugleich auch finanzielle Verluste für die Bahnen im Gefolge haben, derart erleichtert wird, dass ein Sinken der Weltpreise dadurch hervorgerufen wird. Dies kann natürlich nur in solchen Fällen möglich sein, wo die Ausfuhr der betreffenden Ware in einem Staate so bedeutend ist, dass sie auf die Bildung des Weltpreises Einfluss hat, z. B. Russland im Falle des Getreideexports. Die russische Landwirtschaft begehrt[2]) unter dem Drucke namentlich der Konkurrenz der Hauptgetreideexportländer in Amerika[3]) die Ermässigung der Getreideausfuhrtarife auf den russischen Bahnen. Es ist jedoch mit einer solchen Ermässigung der Tarife nur mit Vorsicht vorzugehen, weil eine zu grosse Ermässigung der Frachten ein Sinken der Weltpreise hervorrufen könnte, einmal schon durch den Umstand, dass die andern Getreideexportierenden Länder mit ähnlichen Frachtermässigungen antworten würden, mithin also die Gestehungskosten

[1]) Natürlich ist die Produktion auch beim Export gewissen Schwankungen unterworfen; im ganzen aber überwiegen die Vorteile die Nachteile des Exports. So auch Schüller, Schutzzoll und Freihandel, 218, 219.

[2]) Piotro Weryho, Die Eisenbahntarife Russlands für Getreide und Mehl im letzten Dezennium. Zeitschrift des Vereins für Sozialpolitik, 1900, 245.

[3]) Wegen der Frachtermässigung für amerikanisches Getreide und des Sinkens der Preise vgl. Ulrich, Staatsbahnen, Staatswasserstrassen etc., 34, 35.

sinken würden, und zweitens wegen der Möglichkeit des gesteigerten Angebots infolge der erleichterten Ausfuhr aus dem Inlande. Ist aber der Weltpreis gedrückt worden, so kann möglicherweise der inländischen Landwirtschaft ein Vorteil nicht erwachsen, im Gegenteil, die Konkurrenz mag vielleicht die Produktion derselben nur noch erschweren. Dies in der Theorie. In der Praxis werden natürlich allzu niedrige Ausfuhrtarife, die eine Schleuderausfuhr verursachen, aus finanziellen Rücksichten nicht gewährt werden. Aber immerhin ist der obige Gesichtspunkt bei der Bemessung dieser Tarife nicht ganz ausser acht zu lassen.

Die Wirkung der Ausfuhr auf den inländischen Konsumenten kann in den verschiedenen Fällen eine verschiedene sein, und diese wird durch die Erleichterung der Ausfuhr noch akzentuiert werden. Das Inland kann ausführen den Überschuss der Produktion über den inländischen Konsum; alsdann ist der Konsument an sich keineswegs benachteiligt. Das Bestehen der Ausfuhr verhindert dann eine etwaige Überproduktion bei einem nur begrenzten Konsum im Inlande. Es bleibt freilich das Bedenken bestehen, dass der ausländische Konsument vermöge der Ausfuhrtarife billiger bezieht als der inländische und dass aus diesem Grunde die Konkurrenz der ausländischen Industrie, wenn es sich z. B. um den Export von Roh- und Halbprodukten handelt, zu Ungunsten der inländischen Industrie, die diese Produkte im Inlande teurer bezieht, erleichtert wird.

Aber der Ausfuhrhandel kann dem Inlande auch solche Waren entziehen, deren gesamte Produktion an sich im Inlande konsumiert werden könnte. An-

genommen, die Nachfrage bleibe die gleiche, so würde infolge der Ausfuhr das Angebot der inländischen Ware vermindert mit der Folge, dass der Preis steigen würde. Diese Tendenz wird natürlich noch durch Mittel, die die Ausfuhr erleichtern, verstärkt, und der inländische Konsument wird gegenüber dem ausländischen noch ungünstiger gestellt als im oben erwähnten Falle, weil ersterer einen noch gesteigerten Preis zu zahlen hat. Ein Beispiel hierfür bietet unsere heutige Getreideproduktion. Durch den Zollschutz und die hohen Eisenbahntarife geniesst unsere Landwirtschaft einen Schutz gegen die Konkurrenz des Auslandes. Gleichzeitig wird der Absatz inländischer landwirtschaftlicher Erzeugnisse im Auslande unterstützt durch Ausfuhrprämien in Gestalt von Importscheinen, auf Grund deren im Falle der Wiederausfuhr der zollpflichtigen Ware aus dem Inlande der Exporteur zum Rückempfang des bei der Einfuhr gezahlten Zolles berechtigt ist. Als eine weitere Vergünstigung kam der Landwirtschaft die Aufhebung des Identitätsnachweises zugute, ebenso übrigens den Inhabern von Müllereien für Mehl im Veredlungsverkehr. Neben den Ausfuhrprämien bezw. Vergütungen bestehen auf den Staatsbahnen in Deutschland eine ganze Anzahl von Ausfuhrtarifen, wie wir sie z. T. schon [1]) bei der Betrachtung der Transittarife beobachtet haben, z. B. im Falle der Getreidetarife auf den bayerischen Bahnen. Auch auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen gelten eine Reihe von verschiedenen Ausfuhrtarifen für Getreide, von denen einige als Beispiel mitgeteilt werden mögen. Z. B. niedriger Anstossfrachtsatz von 1,43 Pfg. im Lokal- und direkten Verkehr der preussisch-

[1]) oben Kap. 25 a. E.

hessischen Staatsbahnen von 100 km ab bis einschliesslich 400 km zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.[1])

Ausnahmeausfuhrtarif[2]) von ost- und westpreussischen Stationen nach Danzig, Königsberg, Memel, Neufahrwasser, Pillau zur Ausfuhr über See.

		Frachtsatz	für km
2,6 Pfg.	plus	6—12 Pfg.	1—100
2,4 „	„	6—12 „	101—200
2,3 „	„	6—12 „	201—300
2,2 „	„	6—12 „	301—400

darüber gelten die Sätze der Seehafenausnahmetarife.

Folgenden Ausfuhrtarif für Getreide haben wir schon oben erörtert.

für km	Frachtsatz
1—100	4,5 Pfg.
101—400	1,4 „
über 400	4,5 „

Interessant ist auch folgender Ausfuhrtarif[3]) für Getreide, der eingeführt wurde, um die mit dem Reichsgesetz vom 16. April 1894 über die Aufhebung des Identitätsnachweises verbundenen Vorteile auch den von den Küsten entfernteren Produktionsplätzen zukommen zu lassen.

km	Frachtsatz pro tkm
von 1—199	4,5 Pfg.
„ 200—299	2,95 „
„ 300—399	2,43 „
„ 400 aufwärts	2,2 „

[1]) Übersicht über die preussisch-hessischen Ausnahmetarife 1908, 428.

[2]) do.

[3]) do.

Wir sehen, wie sehr auf jede Weise die Getreideausfuhr im Interesse unserer Landwirtschaft gefördert wird. Dass dadurch der Produktion gedient ist, unterliegt keinem Zweifel. Anders jedoch liegt die Sache bei den Abnehmern, sei es zum Konsum oder zur Weiterverarbeitung. Sie werden einen durch den zu sehr erleichterten Export entstehenden Mangel an inländischem Getreide fühlen. Ein Beispiel hierfür bietet eine Beschlussfassung des Verbandes deutscher Müllereibesitzer in Posen am 29. April 1907[1]), wonach die Abschaffung der niedrigen Exporttarife für Getreide nach den deutschen Seehäfen, nach Belgien, Holland und der Schweiz befürwortet wurde, weil man der Ansicht war, dass diese Tarife in Verbindung mit der Rückvergütung des ganzen Einfuhrzolles im Falle der Ausfuhr den Export des deutschen Getreides zum Nachteil der Abnehmer zu sehr anregten. Besonders machte sich der starke Export von Roggen im Jahre 1904 fühlbar. Gerade Posen bietet in diesem Falle ein gutes Beispiel, weil dort mangels genügender Wasserstrassen[2]) die Eisenbahntarife verhältnismässig wirksamer sind als in einem mit Wasserstrassen reichlich versehenen Gebiete.

Folgende Tabelle[3]) veranschaulicht den Export von Roggen und Hafer in Tonnen.

Jahr	Roggen	Hafer
1899	152 936	103 165
1900	119 515	201 207

[1]) Handel und Gewerbe 1906/1907, Beschluss vom 29. April 1907.

[2]) Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1900. Die Eisenbahntarife und Wasserstrassen für Getreide und Mehl in der Provinz Posen, 141 ff.

[3]) Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich 1908, 189; 1911, 267.

Jahr	Roggen	Hafer
1901	105 260	223 636
1902	143 110	217 083
1903	222 384	190 739
1904	359 871	290 124
1905	331 919	237 772
1906	260 177	337 542
1907	248 428	397 627
1908	595 557	547 681
1909	654 701	416 892
1910	825 046	528 979

Der Betrag der exportierten Tonnen hat also in den letzten Jahren bedeutend zugenommen.

Da aber auch die Zahl der Abnehmer in Deutschland wegen der stetig wachsenden Bevölkerungszahl immer mehr zunimmt, der Konsum also stets wächst, so muss, wenn der Export des inländischen Getreides künstlich angeregt wird, der Bedarf von ausserhalb gedeckt werden. Der Konsument ist also auf ausländisches Getreide angewiesen, dessen Preis aber durch den Zollschutz im Interesse der Landwirtschaft erhöht ist. Es werden also zwei preissteigernde Faktoren den Konsumenten treffen: erstens das verringerte Angebot heimischen Getreides und zweitens die Einfuhr des durch den Zollschutz im Preise gesteigerten ausländischen. Deswegen stehen sich heute die Interessen der Produzenten und der Konsumenten diametral gegenüber. Die Staatsbahnen unterstützen dabei mit ihrer Tarifpolitik, wie wir gesehen haben, vornehmlich die ersteren. Von den Konsumenten, besonders von den Vertretern des Handels und der Industrie, wird die Politik der einseitigen Begünstigung der Landwirtschaft heftig angegriffen. So äussert

sich die Mannheimer Handelskammer in ihrem Jahresbericht[1]) in dieser Beziehung dahin, dass diese einseitige Bevorzugung besonders der Landwirtschaft den Wettbewerb Deutschlands mit andern Nationen erschwere, da die Kosten hiervon hauptsächlich von dem Handel und der Industrie in Gestalt von Lohnerhöhungen getragen werde, die im Jahre etwa 1 Milliarde Mark betrügen. Auch werden natürlich die Staatsbahntarife wegen ihrer die Ausfuhr erleichternden Tendenz verurteilt. Die ganze Politik des Staates in der Getreidefrage hat sicherlich dazu beigetragen, ein stetes Steigen der Getreidepreise herbeizuführen. Selbstverständlich haben hierbei die Ausfuhrtarife der Staatsbahnen neben den anderen Mitteln nur eine verhältnismässig untergeordnete Rolle gespielt, aber sie tragen zweifelsohne mit dazu bei, die heutige Lage zu akzentuieren und werden auch deswegen heftigen Angriffen unterworfen, die sich namentlich in kritischen Zeiten, wie bei Getreide- und Futtermangel im Inland, z. B. im Augenblicke wieder, besonders bemerkbar machen. Man verlangt[2]) vor allem die Beseitigung der Getreideausfuhrtarife, um das inländische Getreide im Inlande zu behalten. Die Folge der Aufhebung eines Ausfuhrtarifes wird natürlich eine Erschwerung der Ausfuhr des betroffenen Produktes sein. Sie wird auch zweifellos bis zu einem gewissen Grade im Falle der Getreideausfuhrtarife eintreten, aber die Beseitigung der Getreideexporttarife allein wird, solange die übrigen weit wirksameren Export fördernden Mittel bestehen bleiben, eine wesentliche Besserung kaum

[1]) vgl. Frankfurter Zeitung, 1. Januar 1909.

[2]) So z. B. der Ausschuss des Hansabundes für Köln; vgl. Frankfurter Zeitung vom 13. Oktober 1911; ferner die Tagespresse an vielen Orten.

herbeiführen. Schon aus dem Grunde, weil die Exporttarife eine mehr lokale Wirkung haben, während die Exportprämien, wie wir bereits sahen, von universellerer Bedeutung sind. Mit anderen Worten, die Aufhebung der Getreideexporttarife wird diejenigen Gegenden besonders treffen, die nicht an Wasserstrassen liegen, die deshalb am meisten durch diese Tarife begünstigt werden. Dagegen werden die in der Nähe schiffbarer Wasserstrassen liegenden Produktionsgebiete nach wie vor auf dem Wasserwege Getreide exportieren. Denn nicht nur für den Import[1]) von Getreide sondern auch für dessen Export sind die Wasserstrassen von der grössten Bedeutung. Sie exportieren mehr Getreide als die Eisenbahnen und daher ist der Export in hohem Grade von der Befahrbarkeit der Wasserstrassen abhängig[2]); allerdings sind die Eisenbahnen in der Richtung nach der Landesgrenze bezw. der Küste wegen der vielen bestehenden Ausnahmetarife schärfere Konkurrenten der Wasserstrassen als im Falle des Imports.

Wenn auch das Verlangen der Konsumenten nach Beschränkung der Ausfuhr inländischen Getreides an sich vollauf berechtigt ist, so ist doch auch auf der anderen Seite zu bemerken, dass es eine bekannte Erscheinung ist, dass Länder die Ware, die sie importieren, auch exportieren. Der wichtigste Grund hierfür ist, dass für manche Produktionsgebiete das Ausland, tarifarisch gesprochen, näher gelegen ist als manche Konsumplätze des Inlandes, und infolgedessen ist der Absatz nach dem Auslande günstiger

Auch das bestehende Einfuhrscheinsystem wird heftig angegriffen, jedoch interessieren hier nur die Tarife.

[1]) Siehe oben Kapitel 19.

[2]) vgl. die Berichte der Produktenbörsen in den Tageszeitungen.

als nach dem Inlande. Durch niedrige Ausfuhrtarife und niedrige Seefrachten wird z. B. England dem ost- und westpreussischen Getreide näher gebracht als der Westen Deutschlands, der durch hohe Eisenbahntarife vom Osten getrennt ist. Eine Abschaffung der Getreideexporttarife würde der Landwirtschaft in manchen Gegenden schweren Schaden zufügen, ohne ihr zugleich den Konsumenten näher zu bringen. Beiden wäre m. E. mehr gedient durch eine allgemeine Ermässigung der Getreidetarife, die dann das Bestehen besonderer Ausfuhrtarife überflüssig machen würde. Hat das einheimische Getreide billige Absatzmöglichkeit im Inlande, so werden wir im Interesse der Landwirtschaft den Export weniger zu fördern brauchen.

Diese allgemeine Tarifermässigung im Gegensatz zur Tarifpolitik der Importhinderung und Exportförderung wird uns noch am Schluss dieser Arbeit näher beschäftigen.

Auch bei den niedrigen Ausfuhrtarifen für Steinkohlen können wir ähnliche Erscheinungen beobachten wie im Falle der Getreideausfuhrtarife. So wurden im Jahre 1906 von verschiedenen Seiten[1]) Klagen darüber laut, dass durch die niedrigen Exporttarife die Ausfuhr deutscher Steinkohlen zu sehr erleichtert würde, und dass infolgedessen das Angebot die immer wachsende Nachfrage nicht decken könne.

Folgende Tabelle enthält eine Übersicht über die Gewinnung, Ausfuhr, Einfuhr und den Verbrauch von Steinkohlen von 1898—1909.[2])

Jahr	Gewinnung	Import	Export	Verbrauch
1898	96 309 652	5 820 332	13 989 223	88 140 761

[1]) So z. B. die Handelskammern von Giessen und Heilbronn, Handel und Gewerbe 1906/07. 16. Mai, 10. August.

[2]) Stat. Jahrb. f. d. d. R., 1908, 248; 1911, 328.

Jahr	Gewinnung	Import	Export	Verbrauch
1899	101 639 753	6 220 489	13 943 174	93 917 068
1900	109 290 257	7 384 049	15 275 805	101 398 481
1901	108 539 444	6 297 389	15 266 267	99 570 566
1902	107 473 933	6 425 658	16 101 141	97 798 450
1903	116 637 765	6 766 513	17 389 934	106 014 344
1904	120 815 503	7 295 042	17 996 726	110 117 819
1905	121 298 607	9 399 693	18 156 998	112 541 302
1906	137 117 926	9 253 711	19 550 964	126 820 673
1907	143 185 691	13 721 549	20 056 503	136 845 840
1908	147 671 149	11 661 503	**21 190 777**	138 141 875
1909	148 788 050	12 198 634	23 350 705	137 635 979

Deshalb schlug man vor, dass die Ausfuhrtarife für Kohlen aufgehoben werden sollten, um dieses wichtige Rohprodukt in erster Linie dem inländischen Konsum zu sichern. Soweit ist man in der Tat jedoch nicht gegangen. Allerdings wurden im Jahre 1907 die Ausfuhrtarife vom Ruhrgebiet nach der französischen Grenze sowie nach der Schweiz und Italien erhöht.[1]) In einer Versammlung[2]) des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikates vom 18. Januar 1909 wurde festgestellt, dass die Erhöhung dieser Tarife die Ausfuhr des Distrikts nach den genannten Ländern tatsächlich erschwert habe. Es mag richtig sein, dass der Bahnexport infolgedessen zurückgegangen ist und der Export nach Frankreich und der Schweiz sowie Italien erschwert wurde. Das ist jedoch nicht gleichbedeutend mit einem Rückgang des Exportes überhaupt. Denn dem Ruhrgebiet steht zum Transport seiner Kohlen ja auch der Wasserweg zur Verfügung und auf diesem wird sich dann infolge einer Er-

[1]) Verhandlungen des Landeseisenbahnrates 1909 Nr. 28, 29.
[2]) Tägliche Rundschau 19. Januar 1909.

schwerung des Bahnverkehrs der Transport vollziehen. Leider verbietet es der Rahmen dieser mehr allgemein gehaltenen Erörterungen, näher die Wirkungen der Erhöhung dieser Ausfuhrtarife zu untersuchen. Es mag nur darauf hingewiesen werden, dass die Gesamtausfuhr, an der gerade das Ruhrrevier einen hervorragenden Anteil hat, im Jahre 1908 gegen 1907 nicht zurückgegangen, sondern im Gegenteil gestiegen ist.

Infolge des Bestehens guter Wasserstrassen, auf denen sich Massenartikel von grösserem Gewichte, wie z. B. Kohlen und Erze, gerne bewegen, würde wohl der Gesamtkohlenausfuhr wenig Abbruch getan werden, selbst wenn alle Ausfuhrtarife auf Kohlen erhöht würden. Gewiss würden manche Produktionsgebiete eine solche Massregel unangenehm empfinden, ja sogar darunter leiden, wenn ihnen die Möglichkeit genommen wird, ihre Produkte unter günstigen Bedingungen im Auslande abzusetzen, das ihnen geographisch und tarifarisch näher liegt, als die Konsumplätze des Inlandes; man denke z. B. an das Saarrevier. Als Entschädigung müssten ihnen dann niedrige Tarife nach inländischen Verbrauchsplätzen gewährt werden, um dort Absatz zu finden. Sonst wäre der Schaden für die Produktion vielleicht grösser als der Dienst, der durch Aufhebung der Ausfuhrtarife den inländischen Konsumenten geleistet wäre. Alle diejenigen Gebiete jedoch, die gute Wasserstrassen in ihrer Nähe haben, werden ihre Produkte auf dem Wasserwege anstatt auf der Bahn ins Ausland exportieren. Für sie wäre eine Aufhebung der Ausfuhrtarife in der Regel von geringerem Nachteil, zumal, wenn es sich um solche Ausfuhrtarife handelt, die in der Hauptsache weniger zur Förderung der Ausfuhr an sich als aus finanziellem Interesse der Bahn in Konkurrenz mit dem Wasser-

wege geschaffen wurden; und solcher Tarife gibt es eine grosse Anzahl auf den Staatsbahnen in Deutschland.

Im allgemeinen wird daran festzuhalten sein, dass, wenn man Ausfuhrtarife gewähren will, sie vor allem auf Ganzprodukte zu gewähren sind, weniger auf Halb- und Rohprodukte, es sei denn, dass auch der Bezug im Inland durch niedrige Tarife erleichtert wird, um der heimischen Industrie nicht die Möglichkeit zu verringern [1]), die Roh- und Halbprodukte weiter zu verarbeiten; besonders aber aus dem Grunde, dass das Ausland die Rohprodukte nicht billiger bezieht als die einheimische Industrie. Denn dadurch wird die ausländische Industrie der einheimischen gegenüber bevorzugt und ihr die Konkurrenz erleichtert. Dies dürfte in der Theorie der leitende Gesichtspunkt sein, der in der Praxis freilich nicht unbedingt durchzuführen ist, weil bei der Gewärung von Ausfuhrtarifen, wie von Tarifen überhaupt, mit bestehenden wirtschaftlichen Faktoren zu rechnen ist, die aus früheren Zeiten übernommen wurden, und weil zudem, dem Drange der Verhältnisse entsprechend, meist gegenwärtigen Bedürfnissen Rechnung getragen werden muss, ohne auf die Zukunft Rücksicht nehmen zu können. Ich denke hierbei vor allem an den Export von Kohlen, der freilich z. Zt. wirtschaftlich eine Notwendigkeit ist, wenn man auch darüber Zweifel haben kann, ob es ohne weiteres im Sinne unseres nationalen Wirtschaftslebens ist, dieses auf die Dauer nur begrenzt vorhandene Rohprodukt billig an das Ausland zu vergeben, anstatt es für die Zukunft für den nationalen Gebrauch zu reservieren.

[1]) vgl. hierzu Sitzung der ständigen Tarifkommission der Staatsbahnen, 19. und 20. Juli 1906. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Aber dergleichen Bedenken sind nur bei einer verhältnismässig sehr geringen Anzahl von Produkten[1]) vorhanden. Im allgemeinen kann die Förderung der Ausfuhr nur begrüsst werden und ebenfalls die Ausfuhrtarife, wenn auch, wie wir sehen werden, es wünschenswert ist, dass die künftige Tarifpolitik sich mehr in der Richtung der allgemeinen Tarifermässigung bewegt.

Was übrigens das Bedenken anbelangt, dass das Ausland infolge der Ausfuhrtarife billiger bezieht als das Inland, so entfällt es in den Fällen, wo ausser im Falle der Ausfuhr die Ausnahmetarife auch im Lokalverkehr zwischen deutschen Stationen Geltung haben. So z. B. der oben erwähnte Ausfuhrtarif für Getreide von ost- und westpreussischen Stationen nach Danzig, Königsberg, Memel, Pillau, Neufahrwasser zu den Streckeneinheitssätzen

von	2,6	Pfg.	für	1—100	km
„	2,4	„	„	101—200	„
„	2,3	„	„	201—300	„
„	2,2	„	„	301—400	„

plus 6—12 Pfg. Abfertigungsgebühr. Dieser Tarif gilt auch im Ortsverkehr nach diesen und anderen Stationen, d. h. er erleichtert zugleich den Bezug im Inlande.

Andere Beispiele bieten die Kohlenausnahmetarife zur Ausfuhr und nach deutschen Konsumplätzen. Ferner folgende Ausnahmetarife für Eisen und Stahl etc.: Seehafenausnahmetarif 5 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren verschiedenster Art[2]) zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen europäischen

---

[1]) z. B. auch bei Kali, wofür auch Ausfuhrtarife bestehen.

[2]) Sie sind im Tarife näher bezeichnet und in mehrere Klassen eingereiht. Vgl. Rhein- und Main-Eisenbahngütertarif, herausgegeben von Henkel, Frankfurt a. M. 1908, 216 ff.

Ländern. Daneben Seehafenausnahmetarif 5 t für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie für Eisenbahnfahrzeuge zur Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern.

Diese Tarife werden nur zur Ausfuhr über See von bestimmten Stationen aus und nur unter gewissen Bedingungen gewährt. Daneben werden aber von den Produktionsgebieten aus nach deutschen Binnen- und Küstenstationen auch zum inländischen Verbrauch besondere Ausnahmetarife gewährt. Es entspricht dem Seehafenausnahmetarif 5 und 5 t der Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl und Eisen- und Stahlwaren der Spezialtarife I bezw. II. Während der Normalsatz der Spezialtarife I und II 4, 5 bezw. 3,5 Pfg. beträgt, gewährt der Ausnahmetarif 9 ermässigte Frachtsätze von und nach bestimmten Stationen. Z. B. vom Rheinland und Westfalen nach östlichen Binnenstationen (Schneidemühl und weiter) zum ermässigten Satze in Klasse I (Spezialtarif I) von 3,5 Pfg. pro tkm und in Klasse II von 2,8 Pfg. pro tkm. bei normaler Abfertigungsgebühr. Ferner von den westlichen Hüttenbezirken nach dem südwestlichen Deutschland (Elsass-Lothringen, Baden, Württemberg und Luxemburg[1]) in Klasse I zum Einheitssatz von 4 Pfg. pro tkm, in Klasse II von 3 Pfg. pro tkm plus nur 6 Pfg. Abfertigungsgebühr pro 100 kg. Näher auf derartige sowohl die Ausfuhr wie den Bezug im Inland erleichternde Tarife einzugehen, ist nicht erforderlich, da die eben angeführten Beispiele das Prinzip zur Genüge illustrieren.

[1]) Das zollpolitisch Inland ist.

Kapitel 32.

Lokale Wirkungen der Ausfuhrtarife.

Zum Schlusse sind noch einige mehr lokale Wirkungen der Ausfuhrtarife ins Auge zu fassen. Es erscheint selbstverständlich, dass die lokalen Wirkungen — d. h. in einem begrenzten Gebiete — im grossen und ganzen dieselben sind wie die allgemeinen Wirkungen auf das Inland als Ganzes. Durch die Ausfuhrtarife wird der Abzug der davon begünstigten Produkte aus dem Bezirk erleichtert, für den der Tarif Gültigkeit hat. Es wird infolgedessen unter Umständen das Angebot verringert. Seit 1. Januar 1898 bestand z. B. für Getreide und Mehl von ostdeutschen Stationen nach preussischen und schlesischen Grenzstationen zur Ausfuhr nach Österreich ein Ausnahmeausfuhrtarif mit folgendem gestaffeltem Einheitssatz:[1])

2	Pfg.	von	1— 5	km
1	„	„	6— 10	„
0,5	„	„	11—100	„
0,2	„	„	101—300	„

Während dieser Tarif der Landwirtschaft grossen Vorteil brachte, wurden von anderer Seite Klagen laut[2]) über den Mangel an gutem inländischem Getreide. Nachdem im Jahre 1897 wegen einer Missernte in Böhmen von der Provinz Posen 12 735 Tonnen[3]) Roggen nach Böhmen auf dem Bahnwege exportiert worden waren, stieg diese Zahl im Jahre 1898 nach Einführung dieses Ausfuhrtarifes auf 23 353 Tonnen.

[1]) Eisenbahntarife und Wasserfrachten für Getreide und Mehl in der Provinz Posen. Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1900. 115, 116.

[2]) Bericht der Handelskammer in Posen 1898, 58 zit. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 116.

[3]) Schriften des Vereins für Sozialpolitik a. a. O. 166.

Es hängt natürlich in hohem Grade von der Konstruktion eines Ausfuhrtarifes ab, ob dadurch der Abzug aus dem begünstigten Bezirke zum Nachteil des dortigen Konsums zu sehr erleichtert wird. Bei einer allzu grossen Staffelung über lange Strecken wird dies z. B. eher der Fall sein als bei einer mässigen Staffelung. Jedenfalls dürfte die Gewährung eines Ausfuhrtarifes zur Beschaffung neuer entfernt liegender Absatzgebiete im Ausland dann nicht unbedenklich sein, wenn die Gefahr besteht, dass der inländische Konsum in dem betreffenden Bezirk infolge des erleichterten Abzugs nicht mehr gedeckt wird. Dieses Bedenken wurde m. E. mit Recht geltend gemacht bei einer Beratung des sächsischen Eisenbahnrates und verschiedener sächsischer Handelskammern über die Frage der Einführung von Ausnahmetarifen für sächsische Braunkohle nach deutschen Häfen an der Nord- und Ostsee[1]).

Da durch einen von bestimmten Stationen geltenden Ausnahmetarif nur die dort befindlichen Produktionszweige begünstigt werden, dieselben Unternehmen aber auch ausserhalb dieses Geltungsbereiches in anderen Teilen des Landes gelegen sein können, so ist es die Aufgabe des Staates, nach Möglichkeit allen innerhalb der Landesgrenzen gelegenen Produktionszweigen die gleichen oder ähnliche Ausfuhrtarife zugute kommen zu lassen. Denn es ist Sache des Staates, keinen vor dem andern ungebührlich zu bevorzugen. Allerdings kommen manche Ausfuhrtarife, die nur von einzelnen Stationen Geltung haben, tatsächlich auf eine persönliche Begünstigung gewisser Werke hinaus, mit dem einzigen Unterschiede von

[1]) Vgl. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 13. Mai 1905.

einer Refaktie, dass der Tarif öffentlich ist und auf jedes andere Werk, das sich an der begünstigten Station auftun mag, auch Geltung haben würde. Wo eine Konkurrenz anderer Produzenten nicht besteht, oder diese von einem Ausfuhrtarif nicht betroffen werden oder wo der Staat einer armen Bevölkerung den Lebensunterhalt ermöglichen will, indem er den Abzug ihrer Ware erleichtert, da kann die lokale Bevorzugung einer Minderheit kaum getadelt werden. Ich denke hier z. B. an einen niedrigen Ausfuhrtarif nach deutschen Seehäfen von zwei kleinen Stationen in der Nähe von Breslau für Holzschachteln. Der Normalsatz von 2,2 Pfg. pro tkm auf Entfernungen über 100 km ist ermässigt auf 1,8 Pfg.[1]). Der Staat hält es für seine Aufgabe, hierdurch einer sehr armen Bevölkerung den Absatz ihres einzigen Gewerbes zu erleichtern[2]).

Zum Schluss mag noch eine Wirkung der Ausfuhrtarife erwähnt werden. Da auch auf den Staatsbahnen das finanzielle Interesse stets eine wichtige Rolle spielt, so wird man Ausfuhrtarife in der Regel nur dann gewähren, wenn man glaubt, dass ein Bedürfnis hierfür besteht, und wenn man sich deshalb zugleich einen finanziellen Erfolg daraus verspricht. Es liegt also die Gefahr nahe, dass nur diejenigen Produktionsgebiete begünstigt werden, die einen grösseren Absatz haben, während kleinere Werke in anderswo gelegenen unbedeutenden Produktionsgebieten übergangen werden. Es besteht demnach die Tendenz, den Stärkeren zu Ungunsten der Schwächeren zu bevorzugen. Deshalb wird es die Aufgabe der

[1]) Übersicht über die preussisch - hessischen Ausnahmetarife 1908.

[2]) a. a. O.

Staatsbahnen sein, ein solches Vorgehen zu vermeiden, damit nicht die Position der stärkeren Produzenten, die ohnehin schon einen Ausnahmetarif viel vorteilhafter ausnützen können als ein schwächerer, zum Nachteil des letzteren noch verstärkt wird.

Kapitel 33.
Die Levantetarife.

Ehe wir die Erörterungen der Ausfuhrtarife schliessen, muss noch der Vollständigkeit halber auf eine besondere Art der Exporttarife hingewiesen werden.

Es ist, wie wir noch näher sehen werden, das Bestreben der Staatsbahnen, vor allem in Preussen, den Verkehr zur Ausfuhr über See über deutsche Seehäfen zu leiten, in Konkurrenz besonders mit Antwerpen, Rotterdam, Triest und Genua. Hieraus erklären sich die mannigfaltigen Seehafenausnahmetarife. Auf diese braucht jedoch nicht näher eingegangen zu werden, vielmehr soll sich die Betrachtung auf eine besondere Gattung dieser Tarife beschränken. Es sind die sogenannten Levantetarife, d. h. direkte Tarife von Stationen der verschiedenen Staatsbahnen in Deutschland nach Häfen in Kleinasien, Syrien und Ägypten, wie Konstantinopel, Smyrna, Burgas, Alexandria, Syra; auch nach den Häfen Odessa, Batum und Trebisond (Trapezunt) im schwarzen Meer sind die Tarife gültig. Die Levantetarife wurden schon im Jahre 1890 von den preussischen Staatsbahnen gewährt, und zwar zunächst über Hamburg. Später wurden sie auch auf Bremen ausgedehnt. Sie gelten für die wichtigsten Ausfuhrartikel nach dem nahen Osten wie Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Blei, Farben, Stärke, Zucker, Lehm, Papier und Pappe,

Zement, Soda usw. Die Tarife enthalten durchgehende Frachtsätze für den Eisenbahn- und Schiffstransport. Infolgedessen sind sie sehr einfach und leicht zu berechnen, was für den Handel von grossem Vorteil ist. Zudem sind sie wegen ihrer festgesetzten Höhe nicht den sonst vorkommenden Schwankungen der Seefrachtsätze unterworfen; sie sind daher stetig. Ihr dritter Vorteil ist, dass sie sehr niedrig sind. Die Einführung des Levantetarifs hat eine Frachtermässigung von 48 % für Stückgüter und von 57 %—23 % für Wagenladungsgüter zur Folge gehabt. Der Rahmen dieser Arbeit verbietet es, näher zu untersuchen, welche Rolle diese Levantetarife bei der raschen Entwicklung unseres Levantehandels gespielt haben. Jedenfalls ist sie keine unbedeutende gewesen, und es sind diese Tarife nach den für uns so wichtigen Absatzgebieten im nahen Osten von grosser Bedeutung.

Folgende Tabelle[1]) mag die Entwicklung des Hamburger Levantehandels veranschaulichen (Wert in 1000 Mk.)

Jahr	Export nach der Levante	Import von der Levante
1890	1 334	5 542
1892	6 955	20 230
1894	7 490	13 372
1896	6 283	13 623
1898	10 405	13 264
1900	11 335	20 153
1901	16 756	24 014

[1]) Tabellarische Übersichten des Hamburger Handels. Man bemerke das stetige Steigen des Exports.

E.

Sonstige in Anlehnung an das Schutzzollsystem bestehende Tarife.

Kapitel 34.

Die Tarife nach den deutschen Seehäfen.

Im Laufe der Erörterungen haben sich uns die Tarife nach den deutschen Seehäfen dargestellt als Import-, Transit- und Exporttarife. Aber abgesehen von diesen direkten Beziehungen zur Zollpolitik enthalten sie noch in doppelter Hinsicht ein nationales Element, erstens insofern, als die Staatsbahnen systematisch bestrebt sind, den Verkehr zwischen der Nordsee und Deutschland über die heimischen Staatsbahnen in Konkurrenz mit den ausländischen Verkehrswegen zu leiten. Es werden also die erwähnten Tarife, abgesehen von andern Erwägungen, gerade auch deshalb geschaffen, um den Verkehr auf den deutschen Bahnweg zu ziehen. Der Beweggrund für die Einführung solcher Tarife ist also z. T. in der Konkurrenz anderer Verkehrswege und in dem finanziellen Interesse der Staatsbahnen an einem regen Verkehr zu suchen. Unter diesen Umständen würden sie wohl auch von Privatbahnen gewährt werden, und man könnte insoweit fast sagen, dass das nationale Element hinter dem rein privatwirtschaftlichen zurücktrete. Allerdings

kommt, da es sich um Staatsbahnen handelt, der Ertrag des gesteigerten Verkehrs der Allgemeinheit zugute. Schärfer ist das nationale Element dieser Tarife ausgeprägt in der durch sie erfolgenden systematischen Förderung der heimischen Häfen an der Nordsee in Konkurrenz mit Antwerpen und besonders Rotterdam.

Hiermit wird eine Kräftigung unseres Seehandels und der Seeschiffahrt bezweckt. Natürlich werden im Interesse des Exports auch nach Belgien und Holland Ausfuhrtarife gewährt, aber trotzdem ist eine gewisse Bevorzugung der nationalen Bahnstrecken nach deutschen Häfen bemerkbar; so wurden z. B. im Jahre 1905, als die Bahneinfuhr von Kohlen während des Streiks im Ruhrrevier erleichtert wurde, die Tarife von deutschen Häfen landeinwärts um 25 % ermässigt, die Tarife von Holland dagegen nur um 20 %.

Die Seehafeneinfuhrtarife haben eine z. T. nicht unbeträchtliche Steigerung des Verkehrs auf den deutschen Bahnstrecken, z. B. nach Rheinland Westfalen zur Folge gehabt, z. B. der Seehafentarif 14 für Baumwolle, wie folgende Tabelle[1]) beweisen wird.

Es betrug der Verkehr von Baumwolle in Tonnen nach Rheinland Westfalen:

Jahr	von der Elbe (Hamburg)	von der Weser (Bremen)	Belgien (Antwerpen)	Holland (Rotterdam)
1888	359	12 821	14 070	6 837
1889	652	16 239	10 538	5 210
1890	805	26 772	17 080	3 879
1891	1 365	29 945	11 653	5 045
1892	954	29 997	12 077	6 345
1893	1 406	32 591	12 835	4 542
1894	2 086	41 747	13 702	3 860

[1]) Jahresbericht der Handelskammer zu Ruhrort 1899/1900, Seite 70.

Jahr	von der Elbe (Hamburg)	von der Weser (Bremen)	Belgien (Antwerpen)	Holland (Rotterdam)
1895	1 902	43 869	12 524	4 899
1896	2 133	44 800	12 526	5 568
1897	2 615	51 170	11 046	6 350
1898	2 931	62 197	11 881	9 303

Während für Baumwolle eine gewaltige Zunahme des Verkehrs von deutschen Häfen, namentlich von Bremen nach dem Rheinland Westfalen bemerkbar ist, ist sie für andere Artikel nicht so beträchtlich. Manche Seehafentarife scheinen sogar von verhältnismässig sehr geringer Wirkung zu sein, wie der Jahresbericht der Ruhrorter Handelskammer 1899/1900,[1]) allerdings nur für den rheinisch-westfälischen Bezirk, zu erkennen gibt.

Eine nähere Untersuchung über die Bedeutung der Seehafentarife für den Verkehr der deutschen Seehäfen mit dem Inlande würde jedoch zu weit führen. Hier mag der blosse Hinweis auch auf diese Seite des nationalen Charakters der Seehafentarife genügen.

Kapitel 35.

Tarife zur Erleichterung der Konkurrenz heimischer Waren auf dem inländischen Markte.

Ehe wir zum Schluss gelangen, ist noch eine Art von Tarifen zu erwähnen, die zwar in keiner direkten Beziehung zur Zollpolitik stehen, die aber doch im Einklang mit unserer heutigen Handelspolitik geschaffen sind. Es handelt sich weder um Einfuhr- noch um Ausfuhrtarife, sondern um Tarife zwischen bestimmten Stationen des Inlandes. Die Tarife machen keinerlei Unterschied zwischen in- und ausländischer

[1]) a. a. O., 43ff.

Ware, aber ihr Zweck ist, der inländischen Ware die Konkurrenz mit den Produkten des Auslandes auf dem inländischen Markte zu erleichtern, indem die inländischen Absatzgebiete den Produktionsgebieten wirtschaftlich durch Ermässigung der Frachtkosten näher gebracht werden. Es handelt sich hier vor allem um solche Absatzgebiete, die die ausländische Ware hauptsächlich oder allein auf dem billigen Wasserwege erreicht, während die heimischen Produkte sich grösstenteils einem Bahntransport unterziehen müssen. Einige Beispiele aus der Fülle solcher Tarife mögen zur Illustration herangezogen werden, z. B. die Ausnahmetarife für Kohlen von schlesischen Gewinnungsplätzen nach Ost- und Westpreussen sowie nach der Ostseeküste.[1]) Infolge der niedrigen Seefrachtsätze für Kohle von dem Westen Englands und Wales nach den Häfen der Ostsee — sie betragen pro Tonne etwa 4.50—5.50 Mk. — sind diese Küstendistrikte haupsächlich Abnehmer englischer Kohlen. Um nun den Absatz schlesischer Kohlen in diesen Gegenden zu erleichtern, hat man von dort aus Ausnahmetarife geschaffen, die teilweise beträchtlich niedriger als der Rohstofftarif sind, z. B. ein Ausnahmetarif:

2,2 Pfg. bis 350 km pro tkm
1,42 „ über 350 „ „ „

plus nur 6 Pfg. Abfertigungsgebühr pro 100 kg. Ferner ein Ausnahmetarif von Niederschlesien nach Dresden und weiter, dessen Abfertigungsgebühr nur 3 Pfg. pro 100 kg beträgt.

Die mannigfachen Ausnahmetarife haben eine bedeutende Steigerung des Kohlenversands von Schlesien nach Ost- und Westpreussen zur Folge gehabt, wie folgende Zahlen beweisen werden.

[1]) Übersicht üb. die preussisch-hessischen Ausnahmetarife 1908.

Es betrug der Versand nach Ost- und Westpreussen (Seehäfen ausgenommen) in Tonnen[1]):

Jahr	Kohlen	Briketts	Koks	Zusammen
1898	904 643	4 727	1 060	910 427
1904	1 889 611	6 234	9 044	1904 889

Innerhalb der gleichen Zeitdauer ging der Bahnempfang ost- und westpreussischer Binnenstationen an Kohle von den Seehäfen um etwa die Hälfte zurück. Er betrug:

im Jahre 1898 96 004 Tonnen
„ „ 1904 47 847 „

Es handelt sich hierbei hauptsächlich um ausländische, namentlich um englische Kohle. Die Zahlen sind merkwürdig. Sie beweisen jedoch keineswegs, dass infolge des niedrigen Tarifs von Schlesien überhaupt die Einfuhr ausländischer Kohlen dorthin zurückgegangen ist. Schwankungen in der Einfuhr ausländischer Kohlen könnten mit einiger Sicherheit nur unter Berücksichtigung der Wasserstrassen in Ost- und Westpreussen festgestellt werden. Die Statistik liefert aber für diese Zeit in jener Hinsicht keine zuverlässigen Angaben.

Auch nach anderen deutschen Küstengebieten wird der Absatz deutscher Kohlen in Konkurrenz mit der englischen durch Ausnahmetarife erleichtert, z. B. durch den Tarif vom Ruhrgebiet nach Oldenburg und Ostfriesland 2,2 – 1,6 Pfg. plus 6 Pfg. Abfertigungsgebühr. Die Einführung des Rohstofftarifs hatte für den Absatz von Ruhrkohle nach Hamburg eine grosse Bedeutung. Wegen der billigen Seefrachten von England (3 Mk. bis 3,50 Mk. pro t) wird allerdings in

[1]) Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Bahnen 1898, 1904.

Hamburg immer noch mehr englische als deutsche Kohle gebraucht.

Es wurden in Hamburg verkauft an Kohle in 1000 Tonnen:[1])

Jahr	Englische Kohle	Ruhrkohle
1880	1026	339
1889	1580	717
1901	2692	1733
1902	2793	1808
1903	3067	1911
1904	2954	1999
1905	3600	2002

Die Zahlen beweisen, dass der Verkauf englischer Kohlen ungefähr in dem gleichen Masse gewachsen ist, wie der der Ruhrkohle. Die Tarife sind also offenbar noch zu hoch, als dass sie der Ruhrkohle ein Übergewicht über die ausländische verschaffen können.

Noch andere Tarife, auch für andere Waren, z. B. Braunkohlen, Steine,[2]) Fische[3]) etc. könnten an dieser Stelle angeführt werden, um zu zeigen, wie die Staatsbahnen mehr oder weniger systematisch bemüht sind, durch ihre Tarife den Absatz deutscher Produkte auf dem inländischen Markte zu erleichtern. Freilich gelten solche Tarife nur in bestimmten Richtungen und keineswegs für alle Waren, d. h. also nur partiell, nicht universell. Und auch dort, wo sie gelten, sind sie oft noch nicht niedrig genug,

[1]) Statistik der Stadt Hamburg 1880—1905.

[2]) z. B. Ausnahmetarif für Steine von Schlawe nach Köslin zur Erleichterung des Absatzes deutscher Steine im Wettbewerb mit dem Ausland 2,6 Pfg. plus 5 Pfg, s. Übersicht über die preussisch-hessischen Ausnahmetarife 1908, 8 ff.

[3]) Tarife zur Erleichterung des Bezuges deutscher Fische und zur Förderung der deutschen Hochseefischerei.

um der Inlandsware einen merklichen Vorteil gegenüber dem Ausland zu verschaffen. Aber sie sind ihrer Tendenz wegen unbedingt zu begrüssen, weil sie den deutschen Konsumenten dem deutschen Produzenten nähern sollen. Jede Einführung eines solchen Tarifs bedeutet einen Schritt vorwärts in der Entwicklung der Tarifierung, die, wie uns die weitere Erörterung zeigen wird, die Tarifpolitik wird durchmachen müssen, um mit den Zielen der Zollpolitik in Einklang zu stehen. Hiermit führt uns die Erörterung dieser Tarife zum Schluss.

F.

Die indirekten Beziehungen der Eisenbahntarife zur Zollpolitik.

Kapitel 36.

Die indirekten Beziehungen der Eisenbahntarife zur Zollpolitik.

Wir gelangen zum Schluss zu einer dritten Art der Beziehungen der Eisenbahntarife zur Zollpolitik, der indirekten.

Wie wir sahen,[1]) war die erste Art der Beziehungen eine negative, insofern, als die Tarife der Zollpolitik nicht widersprachen, diese aber auch nicht unterstützten. Wir erörterten dann ausführlich eine positive und direkte Art der Beziehungen, indem die Tarife die Zollpolitik ergänzten. Wir legten die Nachteile einer unterschiedlichen Tarifierung in- und ausländischer Waren im Falle des Imports dar und sahen, wie solche Tarife, falls sie beständen, auch durch die viel billigeren Wasserstrassen paralysiert werden würden. Alsdann bildeten die Transit- und Ausfuhrtarife den Gegenstand der Untersuchung, und es zeigten sich bei den letzteren trotz der unleugbaren Vorteile auch gewisse Nachteile für das Inland.

Im Gegenwärtigen ziehen wir nunmehr unsere

[1]) Oben Kap. 4.

Schlussfolgerungen, die dahin zusammengefasst werden können: Eine direkte Ergänzung der Zollpolitik durch die Eisenbahntarife ist wegen vieler entgegenstehender wirtschaftlicher Bedenken im allgemeinen nicht zu empfehlen, unbedingt ist sie zu verurteilen, soweit sie verkehrshindernd wirkt. Es wird also m. E. in der nahen Zukunft nicht so sehr die Aufgabe der Eisenbahnen sein können, im Sinne von Seidler und Freud die Zollpolitik prinzipiell zu ergänzen, als vielmehr ihre Tarifpolitik im Sinne der indirekten Beziehungen zu entwickeln. Es ist dies eine allgemeine, fortschreitende Ermässigung der Eisenbahnfrachten auf deutschen Staatsbahnen. Auf diese Weise wird ohne die der direkten Ergänzung der Zollpolitik anhaftenden wirtschaftlichen Nachteile die heimische Produktion aufs wirksamste dem Auslande gegenüber gestärkt werden können. Freilich wird dieses von hochschutzzöllnerischer Seite nicht als ausreichend angesehen.[1])

Der Durchführung der allgemeinen Tarifermäßigung stehen, was die nahe Zukunft anbelangt, ebenso wie der positiven Ergänzung der Zollpolitik durch die Eisenbahntarife finanzielle Bedenken entgegen. Denn bedeutende Reduktionen werden nicht gewährt, weil immer noch die finanzielle Seite eine überaus wichtige Rolle bei tarifarischen Erwägungen spielt. Insofern werden der vollkommenen Realisierung der indirekten Ergänzung der Zollpolitik durch die Eisenbahntarife in dieser Hinsicht praktisch dieselben Schwierigkeiten entgegentreten wie der direkten.

Allein wenn auch in beiden Fällen die finanziellen Rücksichten Schwierigkeiten bereiten, so ist es doch als ein grosser Vorteil der von uns befürworteten indirekten Beziehungen anzusehen, dass eine allmäh-

[1]) Seidler und Freud, 159.

liche Erniedrigung der Tarife jederzeit gewährt werden und nach Lage der Zeitumstände fortschreiten kann, während eine handelspolitische Basis der Tarifierung eine mehr oder weniger plötzliche Umformung des Tarifsystems mit sich führen würde. Die erstere Art der Beziehungen der Eisenbahntarife zur Zollpolitik hat also den Vorteil, dass ohne grossen wirtschaftlichen Umschwung jede Tarifermässigung der Produktion zugute kommt.

Aber abgesehen davon bietet auch die indirekte Ergänzung der Zollpolitik durch die Gütertarife volkswirtschaftlich weit geringere Schwierigkeiten als die direkte.

Zunächst werden die wirtschaftlichen Beziehungen des Inlandes zum Ausland nicht noch erschwert durch eine ungünstigere tarifarische Behandlung der Auslandsware. Deutschland kann sich wirtschaftlich nicht gänzlich vom Auslande abschliessen. Es schreitet in seiner Entwicklung immer mehr zum Industriestaat fort und wird in steigendem Masse zum Unterhalt des Volkes auf einen wachsenden Export angewiesen sein. Um aber exportieren zu können, muss es auch importieren. Es liegt ferner im Interesse des Exportes und somit unserer Produktion, dass die Beziehungen zum Auslande, die an sich schon nicht leicht zu regeln sind, nicht noch durch schwerfällige Eisenbahntarifierung kompliziert werden.

Durch die Erhöhung des Schutzes ist nur der Produktion gedient, durch eine allgemeine Ermässigung der Tarife dagegen den Produzenten und den Konsumenten, und deshalb wird eine solche Tarifierung als wahrhaft gemeinwirtschaftlich gelten können. Durch die Herabsetzung der Tarife auf Roh-, Halb- und fertige Produkte werden nämlich, wie eingangs gezeigt,

die Gestehungskosten der Produkte herabgemindert und auf diese Weise wird der heimische Konsument dem heimischen Produzenten genähert.

Je billiger aber das Inland produziert, desto vorteilhafter wird andererseits seine Stellung gegenüber dem Auslande sein, desto leichter wird dort die heimische Produktion Absatz für ihre Waren finden, weil ihr infolge niedrigerer Gestehungskosten die Konkurrenz erleichtert wird.

Es ist allerdings sehr wohl denkbar, dass auch bei einer Tarifierung auf handelspolitischer Grundlage die Transportkosten für die heimische Ware im Inlandsverkehr durch niedrige Tarife herabgesetzt werden können und dass der Export durch mannigfache Ausfuhrtarife begünstigt wird; aber einer solchen Tarifierung wird immer der Nachteil einer grossen Kompliziertheit und Schwerfälligkeit anhaften. Dagegen wird eine allgemeine, fortschreitende Ermässigung der Tarife eine weit grössere Uebersichtlichkeit und Einfachheit des Tarifsystems mit sich bringen. Es werden mit der Zeit dann auch eine Reihe von Ausnahmetarifen und Exporttarifen in Wegfall kommen können. Damit wird auch der vielen derartigen Ausnahmetarifen trotz ihrer sonst günstigen Wirkung anhaftende Nachteil der örtlichen Bevorzugung gewisser Produktionsstätten entfallen, und vor allem wird das Ausland dann nicht billiger kaufen als der Konsument im Inland.

Ferner wird durch die fortschreitende Ermässigung der Gütertarife erreicht, dass innerhalb eines grossen durch die Zollschranke einheitlich geschützten Wirtschaftsgebietes ein freier und leichter Verkehr sich entwickeln kann.

Auf diese Weise wird die Lage von nicht an

schiffbaren Wasserstrassen gelegenen Plätzen gegenüber den durch die Nähe von Wasserstrassen begünstigten Plätzen wesentlich gebessert werden. Es wird mithin ein grösserer Ausgleich der infolge ungleicher geographischer Lage verschiedenen wirtschaftlichen Bedingungen herbeigeführt werden können. In dieser Richtung scheint mir auch die Lösung der heutigen Getreidetariffrage zu liegen. Wir haben bereits gesehen, dass die heutigen hohen Getreidetarife infolge der Konkurrenz der Wasserwege wirkungslos sind, und dass ausländisches Getreide seinen Einzugsweg nach Deutschland auf den sehr billigen Wasserwegen findet. Die stets zunehmende Transportverbilligung zu Wasser wurde für die heutige Notlage unserer Landwirtschaft von einer Seite verantwortlich gemacht.[1]) Dagegen ist für den Absatz des deutschen Getreides im Inlande die Landwirtschaft grösstenteils auf den teureren Bahnweg angewiesen.[2]) Nun wird aber m. E. unserer Landwirdschaft nicht etwa durch höhere Abgaben für importiertes Getreide auf den Wasserstrassen geholfen werden können. Vom Standpunkt des Ganzen aus in unserem sich immer mehr zum Industriestaate entwickelnden Volkswesen scheint weniger ein Fehler der Wasserstrassen vorhanden zu sein, der der Korrektur bedürfte, als ein solcher der Eisenbahnen. Wenn unsere Landwirtschaft für ihren Absatz im Inlande hauptsächlich auf die Bahnen angewiesen ist, so wird es in ihrem Interesse sein, den Absatz durch eine Erniedrigung der Bahntarife auf Getreide erleichtert zu bekommen. Alsdann wird sie auch gegenüber dem ausländischen Getreide

[1]) Ulrich, Staatsbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirtschaftspolitik, 34.

[2]) Ulrich, a. a. O., 34 f.

besser gestellt sein als dies zur Zeit der Fall ist. Wie diese Ermässigung durchzuführen ist, ob durch einen niedrigeren Einheitssatz, der sich auf alle Entfernungen gleichbleibt oder durch Staffeltarife, wie sie Ulrich[1]) allgemein befürwortet, muss hier dahingestellt bleiben.

Bei der an dieser Stelle vorgeschlagenen Entwicklung der Gütertarife käme allerdings jede Reduktion prinzipiell auch dem Auslande zugute. Aber solange z. B. dem Getreide noch billigere[2]) Transportwege zur Verfügung stehen, wird eine Ermässigung der Bahnfrachten kaum eine Vermehrung des Gesamtimportes herbeiführen. Möglich und wahrscheinlich wäre nur, dass bei im ganzen sich gleichbleibendem Import ein Teil hiervon nunmehr von der Bahn den Wasserstrassen entzogen werden würde. Hierdurch wäre aber die Landwirtschaft nicht geschädigt. Befürchtet man aber in diesem Falle dennoch, dass z. B. polnisches Getreide dem aus Posen kommenden Konkurrenz macht, so besteht immerhin zur Verhinderung des übermässigen Eindringens des ausländischen Getreides auf dem Bahnwege die Möglichkeit, besondere Ausnahmefrachtsätze von bestimmten Stationen dieser Provinz aus einzuführen. So wäre dann tatsächlich russisches Getreide, wenn es sich nicht einer Umladung an diesen Stationen unterziehen will, von diesen billigeren Frachtsätzen mehr oder weniger ganz ausgeschlossen.

Wir haben oben[3]) gesehen, dass auch über die Höhe der Erztarife Klagen laut werden, und dass die Eisenbahnen dem Wunsche nach billiger Beschaffung ausländischer Erze durch niedrige Einfuhrtarife Rech-

[1]) Ulrich, Preussische Verkehrspolitik und Staatsfinanzen, 19 ff.
[2]) Vgl. hierzu Colson, Transport et tarifs, 687 ff.
[3]) Kap. 23.

nung tragen. Wünschenswert wäre auch in diesem Falle die Schaffung eines leichteren und freieren Verkehrs innerhalb unserer Zollgrenzen, sodass unserer Erzproduktion auch im Inlande in kilometrisch weit entfernten Gebieten ein Absatz ermöglicht wird. Auch hier dürfte eine allgemeine Tarifermässigung von grossem Vorteil sein und die in vielen Fällen unwirtschaftliche[1]) Anlage von Hochofenwerken an der Seeküste, die einen erleichterten Bezug aus dem Auslande bezweckt, überflüssig machen.

Allerdings ist eine solche allgemeine Reduktion für die nächste Zeit kaum zu erwarten. Jedoch ist festzustellen, dass die preussischen Staatsbahnen bemüht sind, den Absatz deutscher Erze im Inlande zu erleichtern. So wurden neuerdings die Erztarife nach Oberschlesien für Strecken von über 500 km verbilligt.[2]) Erwähnt sei auch noch der neue Ausnahmetarif 7 g vom Siegerland nach oberschlesischen Erzverarbeitungsplätzen mit dem niedrigen Einheitssatz von 0,9 Pfennigen pro tkm.[3])

Kapitel 37.

Deren praktische Durchführbarkeit.

Dies bringt uns zum Schluss dazu, einige Worte über die praktische Durchführbarkeit der oben aufgestellten Forderungen zu sagen. Wir beobachten, dass sich gegenüberstehen: auf der einen Seite das allseitige Verlangen nach Verbilligung der Gütertarife, auf der andern Seite das finanzielle Interesse der Staatsbahnen, die mit einem möglichst grossen Rein-

[1]) Information von privater Seite.

[2]) Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1912, Nr. 1, 10; 1912, Nr. 3, 42.

[3]) a. a. O., 1912 Nr. 6, 92.

ertrag zur Bestreitung allgemeiner Staatsunkosten rechnen. Und während in der Theorie den volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten der Vorzug vor rein finanziellen Rücksichten gegeben wird, so spielen doch in der Praxis zur Zeit die letzteren eine sehr wesentliche Rolle und stehen, wie wir sahen, der allgemeinen Tarifermässigung für manche Güter im Wege. Allerdings darf nicht verkannt werden, dass die Staatsbahnen in Deutschland schon viel für die Verbilligung der Transportkosten getan haben; teils durch Deklassifizierung,[1]) teils durch Gewährung besonderer Ausnahmetarife, zu denen heute über 60 % aller Güter befördert werden. Dies zeigt sich auch in dem Sinken des Durchschnittsertrages für 1 Gütertonne und 1 km.[2])

Es betrug der Durchschnittsertrag:

	im Jahre 1895	im Jahre 1908
1. auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen	3,81 Pfg.	3,56 Pfg.
2. auf den bayerischen Staatsbahnen	4,09 „	3,79 „
3. auf den sächsischen Staatsbahnen	4,54 „	4,44 „
4. auf den badischen Staatsbahnen	4,50 „	3,98 „
5. auf dem Gesamtnetz . . .	3,92 „	3,66 „

Immerhin wird namentlich für Rohprodukte bezw. Massengüter, die einen Eisenbahntransport über lange Strecken nicht ertragen können, im Interesse der Produktion und des Ausgleichs geographischer Positionen eine noch weitergehende Ermässigung der Tarife

[1]) Im Jahre 1878 wurden nach den 3 Spezialtarifen befördert — 160 verschiedene Arten von Gütern, im Jahre 1904 — 364.

[2]) Stat. Jahrb. f. d. d. R. 1911, 40, 41 des Anhangs.

als bisher wünschenswert sein. Und diese dürfte auch sehr wohl durchführbar und mit dem finanziellen Interesse der Bahnen vereinbar sein. Lassen wir an dieser Stelle, da die Erörterung dieses Problems ausserhalb des Rahmens unserer Arbeit liegt, einen namhaften Vertreter der Industrie sprechen. Er sagt[1]) auf Grund einer von ihm durch Sachverständige veranstalteten Untersuchung: „Die Tarife lassen sich unter nüchternen Voraussetzungen auf die Hälfte bis ein Viertel der billigsten bestehenden Sätze reduzieren, und zwar durch den Bau besonderer Güterbahnen, die billiger, leistungsfähiger und rentabler sind als Kanäle.“[2])

In dieser Richtung dürfte sich die moderne Verkehrspolitik wohl bewegen, um die Wirtschaftspolitik und als einen Teil dieser auch die Zollpolitik wahrhaft wirkungsvoll zu unterstützen.

---

[1]) Walter Rathenau, Zur Kritik der Zeit, Berlin 1912, 173.

[2]) Die grössere Zweckmässigkeit der Eisenbahnen gegenüber den Kanälen vertritt auch Ulrich in Preussische Verkehrspolitik und Staatsfinanzen, 94 ff.

Anlage.

Die Güterklassifikation auf den Staatsbahnen in Deutschland (Normaltarif).

Die Güter werden in folgende Klassen eingeteilt mit folgenden Einheitssätzen in Pfennigen pro Tonnenkilometer:

I. Stückgutklasse.

Auf Entfernungen von km	Eilgut	Allgemeine Stückgutklasse. Spezialtarif für best. Eilgüter	Spezialtarif für best. Stückgüter
1—50	22	11	—
51—200	20	10	—
201—300	18	9	—
301—408	16	8	—
401—500	14	7	—
über 500	12	6	—
für alle Strecken von 1—726 km	—	—	8
über 726 km	—	—	6

II. Wagenladungsklasse.

Streckeneinheitssatz für alle Entfernungen pro tkm in Pfennigen:

1. Allgemeine Wagenklasse.

A 1.	B.
5000 kg (halbe Wagenladung)	10000 kg (ganze Wagenladung)
6,7	6

2. Spezialtarife.

A 2.	I.	II.	III
Nebenklasse zu Spezialtarif I u. II			
5000 kg	10 000 kg	10 000 kg	
5	4,5	3,5	2,6 (1—100 km)
			2,2 (über 100 km)

Ausser den Einheitssätzen werden noch Abfertigungsgebühren für die Fracht erhoben, die für die einzelnen Klassen je für je 100 kg in Pfennigen betragen:

Abfertigungsgebühren in Pfennigen pr 100 kg.

Entfernung	Allg. Eilgutklasse	Spezialtarif für best. Eilgüter. Allgem. Stückgutklasse	Spezialtarif f. best. Stückgüter	Allgem. Wagenladungskl. A 1	Allg. Wagenladungsklasse
1—10	20		10		8
11—20	22		11		9
21—30	24		12		10
31—40	26		13		11
41—50	28		14		12
51—60	30		15		12
61—70	32		16		12
71—80	34		17		12
81—90	36		18		12
91—100	38		19		12
über 100	40		20		12

Abfertigungsgebühren für die Spezialtarife I, II, III und die Nebenklasse A 2.

Entfernung	Spezialtarife			
	A 2.	I.	II.	III.
1—50 km		6 Pfg.		
51—100 „		9 „		
über 100 „		12 „		